MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

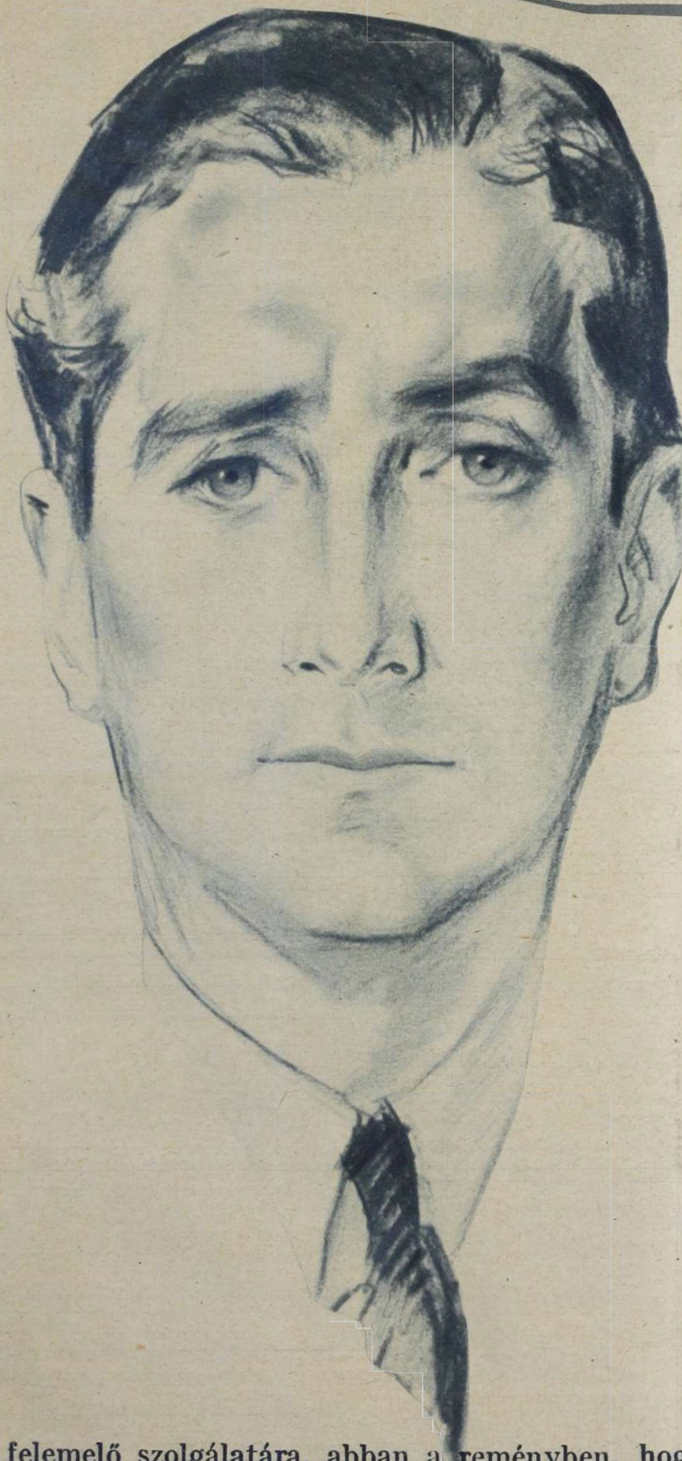
1941 NOVEMBER 15. (22.) SZÁM



Közelfelderítőgépünk a szovjet arcvonal felett

ÁRA 50 FILLÉR

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * IV. ÉVFOLYAM 22. SZÁM * BUDAPEST, 1941 NOVEMBER 15



HÍVOM A MAGYAR IFJÚSÁGOT

a magyar levegőtenger meghódítására, hívom a szent magyar haza határainak védelmére, hívom repülőink dicsőségövezte zászlai alá.

Bizalommal és hittel hívom az apákat, anyákat, fiatalokat és öregeket, hívom a magyar társadalom minden tagját, de elsősorban a repülni vágyó magyar ifjúságot nemzeti repülésügyünk szolgálatára.

A magyar jövő egyik legfontosabb záloga az erős magyar repülés s a magyar repülők száma és kiválósága határozza meg a jövőben Európában, mint egyik legfontosabb tényező, helyzetünket, biztonságunkat és szavunk súlyát.

Mindenki, aki jó magyar és a magyarság jövőjét a szívén viseli, törődnie kell a magyar repülés fejlesztésével s az ifjúság tervszerű előképzésével. Ha az ifjúságé a jövő és erre akarjuk a magyar haza jövőjét építeni, izmossá, acélossá kell ezt az ifjúságot nevelnünk, hogy minden akadályon keresztül törve, minden nehézséggel megbírkózva szolgálhassa és munkálhassa a magyar jövőt.

Ezért hívom a magyar ifjúságot nagy és szent feladatok teljesítésére s a magyar repülés felemelő szolgálatára, abban a reményben, hogy amilyen jó harcosok és lovas vitézek voltak őseink, olyan repülők lesznek ők is.

vitéz Horthy István

államtitkár, a HMNRA elnöke

Lelőtt angol vadászgép maradványai

Támadás egy szovjet pályaudvar ellen

A szovjet arcvonalon, a rossz időjárás ellenére nagyszabású hadműveletek folynak



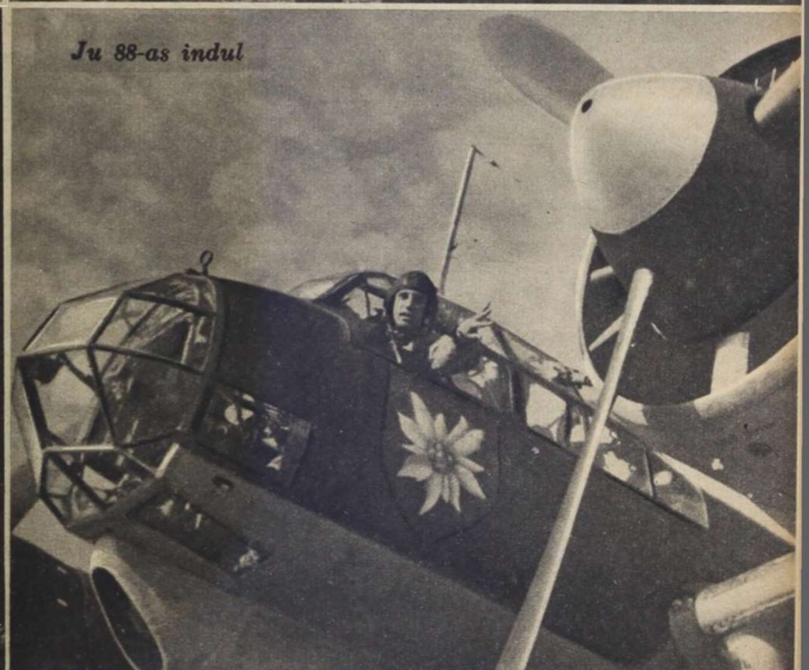
Ju 87-es zuhanóbombázó



Ju 88-as bombázó hajózói indulás előtt a térképet tanulmányozzák



Odessza német kézen



Ju 88-as indul



A német légvédelmi tüzérség a fronton is résen van



Rejtett német bombázó



Álcázott felderítőgépeink



Tábori mise »valahol a szovjet fronton«

Hazajött egy felderítőszázadunk

Emberveszteség, sebesülés nélkül repültek hetvenkétszer a század gépei a vörös ellenség felett

... Még bennük zsong a szovjetelleni háború rengeteg élménye. Itthon vannak, Mátyásföldön, ahonnan elindultak. Július 13-án kezdték meg a »hadimunkát«, megjárták a szovjet arcvonal poklát. Még idegen nevek zsongnak bennük: *Jezierzany, Bar, Annopol, Pervomarszk, Kasanka, Tsumaki*... Idegen folyókat emlegetnek:

— Emlékszel, amikor a *Bugnál* a nagy sziget fölött? ..

— Hát amikor olyan nagy volt a sár, hogy csak deszkán járhattunk az irodába? ...

A századparancsnok: *legéndi Bibithy-Horváth* László százados összefoglaló utolsó jelentésén most száradt meg a tinta. A jelentés mégegyszer végigvezet a század haditevékenységének történetén. Elmult harcok, küzdelmek, egy pillanatra meg nem szűnő munka, odaadás, lelkesség, nem lanyhuló kitartás, pilóták, megfigyelők, a földi müszaki szolgálat tagjainak, gépeknek, óráknak, perceknek története, szinte kívülről tudja a század valamennyi tagja:

Igy kezdődött!

Július 13: a század légi és földi része együtt van Jezierzany hadirepülőterén. Július 14-től szeptember 14-ig a század a *Zborucz* folyótól a Dnyeperig való előretörésben segédkezett, majd közreműködött a *Dnyeper* folyamvédelmi harcaiban.

A század 72 ellenségfeletti repülést végzett egyenként, vagy kötelékben és összesen 115 óra repülőidőt töltött a levegőben. Ezalatt 61 látásáltali harc- és közelfelderítést végzett, négy fényképfelderítést, tizenegy bombatámadást hajtott végre, két tonna romboló- és gyujtóbombát dobott az ellenségre. Természetesen: élő célok megsemmisítése, szétugrasztása volt a bombázások feladata.

... Valamennyi gép hazajött és emberveszteség nincs.

A hazatérés ünnepe.

... Öt *Negyvenhatos* — kettő előtt két-két géppuska áll vigyázzban — szegélyezi a mátyásföldi főépület alatt azt a térséget, amelyen most sorakozik fel a század búcsúzásra, az utolsó tábori misére. Egy részük már civilben jött, ezek a leszereltek. A többieknek most megy a parancs:

— Ünnepség után elvégezzük a még elvégzendőket, azután leszerelnek a többiek is! ...

Závodszky Gyula római katolikus tábori lelkész a rögtönzött oltár mellett most ölti fel a miseruhát.



A századparancsnok megbeszélést tart

— *Akárcsak odakint volnánk még,* — mondja az egyik szakaszvezető bajtársának — ugyanígy kezdődött a mise a teherautók mellett...

Mind, valamennyien itt vannak, akik a nyáron háborúba indultak a századdal és most meghatódva figyelik a búcsúperceket.

Csendes tábori mise, a ministráns őrvezető parányi csengetyűvel csönget Urfölmutatáskor. Kemény, hideg novemberi szél csattogtatja az oltár felett a főépület nagy zászlóját, csendes, hálaadó imák születnek a megható percekben a harcokból való szerencsés hazatérés alkalmából.

Závodszky Gyula tábori lelkész csendesmiséje után délelőtt tizenegy órakor kezdődött meg az ünnepség, díszjel köszönti *nemes Rákosi* Béla altábornagyot, a honvéd légierők parancsnokát megérkezésekor. Az altábornagy tisztelgéseket fogad, azután a *Himnusz* hangjai mellett végiglép a század arcvonala előtt. Elfoglalja helyét az előkelőségek között, Závodszky tábori lelkész lép elsőnek a szónoki emelvényre és így búcsúztatja bajtársait:

— *Ti keresztesvitézek voltatok, a szovjet elleni háború csatáiban és jól harcoltatok. Adjunk hálát a jó Istennek, hogy valamennyiötöket épségben hazasegítette!*

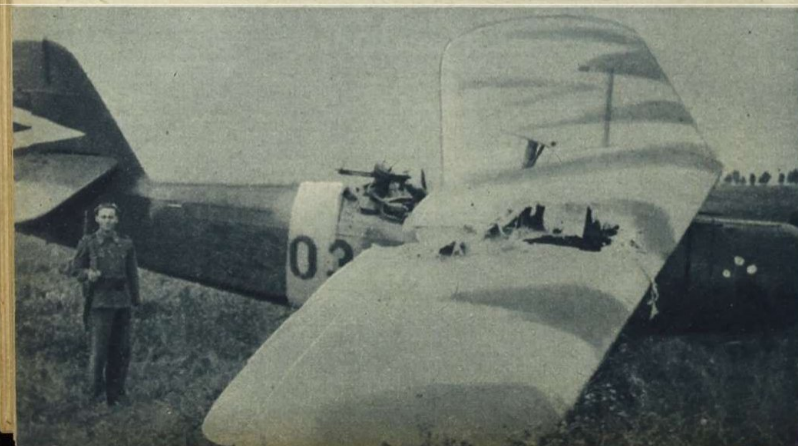
Hörömpő Dezső református lelkész így köszöntötte a századot:

— *Visszatértetek a dicsőség, a diadal és a győzelem útjáról és ezt az utat becsülettel jártátok meg!*

A légierők parancsnokának köszöntője

Kardoss László, Mátyásföld főjegyzője köszöntötte ezután a századot, a község lakossága nevében, majd *nemes Rákosi* Béla altábornagy lépett a mikrofon elé:

— *Az első közelfelderítő repülőszázad abban a szerencsében részesült, hogy közreműködhetett az Európa és közvetlenül különösen Magyarország ellen irányuló bolsevista veszélynek elhárításában. Ez a század a dicsőség mezején hű kötelességteljesítésben mindenkor helytállt és új babérokat szerzett a fla-*



A súlyosan sérült gép szerencsésen haza ért



Pervomarsk szétbombázott pályaudvara



Előkelő vendégek



A századparancsnok



A légierők parancsnoka az ünnepségen



A század legénysége



A század jelvénye



Várják az ünnepség megkezdését



Díszben várják a magas vendégeket

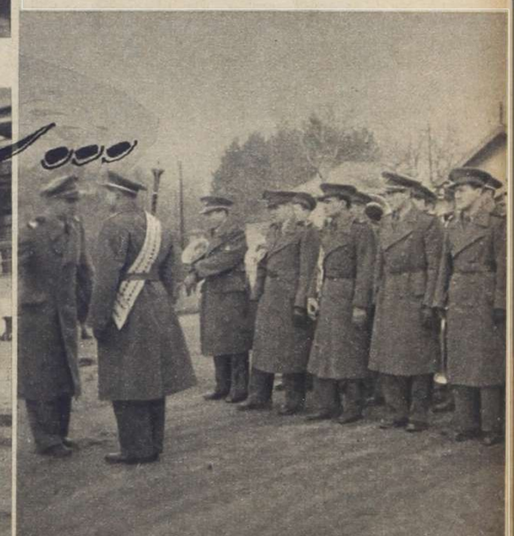
Ismét itthon...



Az arcvonalról visszatért gépek



Tábori mise



A légierők zenekara



A vadászszázad elvonul a hazatértek előtt



A díszmenet



A légierő parancsnoka az egyik altisztnek átadja a kitüntetést



A kitüntetettek



A légierők parancsnoka kitüntetéseket oszt

tal honvéd repülőerőnek és az egész magyar honvédségnek.

— *A repülőfelderítő szolgálat különösen odaadó és lelkes katonákat követel, hiszen sokszor éppen azoknak a területeknek a felderítésére rendelik ki őket, amelyeket az ellenség a legerősebb légvédelemmel véd. Ennek poklába kell behatolnia, hogy feladatát megoldja.*

— *A felderítő repülő működéséről a nyilvánosság alig hall. Hősiessége, vitézsége nem jut lelőtt repülőgépek számában kifejezésre, annál jobban tudja azonban értékelni az elöljáró seregtest parancsnoka a felderítő repülők működését, amelyre a seregtest harcának vezetésében mindenkor eredményesen építhetett. Hogy ez a század eredményes volt, azt mutatja a kitüntetéseknek a száma, amelyet rövid harctéri szolgálata alatt ez a század magának kiérdemelt.*

Vezényszóra az emelvény előtti asztalkához lépnek kemény lépéssel a század kitüntetettjei: *Müller* István törzsőrmester, *Cseh* Lajos őrmester, *Dörnyey* János őrmester, *Vereczkey* Elemér őrmester, *Juhász* J. István szakaszvezető és *Tóth* József szakaszvezető. A légierők parancsnoka adja át a kitüntetéseket, a bronz vitézségi érmet, mindegyikkel bajtársiasan kezetszorít.

Díszmenet következik, majd megkoszorúzzák a mátyásföldi világháborús hősök szobrát, utána pihenj a vezényszó és a század búcsúzkodik.

Dorgálás, büntetés nem volt »odakint«

Meglátogatjuk a tisztikart, hogy a század hadiélményeit összegyüjthessük. Elsőnek legéndi *Bibithy-Horváth* László százados, századparancsnokkal beszélgetünk arról, hogy milyen volt a század szelleme, magatartása kint a szovjet arcvonal poklában?

— *A lehető leglelkesebb.* Amikor megkaptuk a parancsot az indulásra, a hajózó személyzet örömmel állt össze és lelkesen indult háborús kiküldetésére ezzel a kiáltással:

— *Éljen Horthy!*

— Háromszoros éljent kiáltottak a Kormányzó Urra, azután gépbe ültek és nekivágtak a Kárpátoknak.

— A század földi részlege a legnagyobb nehézségek árán tudott eljutni a kijelölt hadirepülőtérre jóval túl a Kárpátokon, meg tudott küzdeni a rettenetesen rossz szovjet utakkal.

Megkérdezzük, hogy milyen tapasztalatai voltak a század észrevételeiről, milyen kritikával kísérték a század tagjai a »szovjet paradicsomban« talált viszonyokat?

— Időnk nagyrészét a hadirepülőtereken töltöttük, de éppen elég találkozásunk volt ezzel a »paradicsommal« útközben és akkor, ha a szolgálat megengedte, hogy a hadirepülőtérhez legközelebb lévő városba bemehessünk. Az a leírhatatlanul szegényes környezet, ember és háziállat leromlottsága, azok a megdöbbentő állapotok, amelyekkel szembetaláltuk magunkat, mélységes hatással voltak a század minden tagjára és csak növelte bennünk a magunk nemzete megbecsülését, az itthoni viszonyok felsőbbrendűségét. Itt értette meg a század igazán, hogy micsoda nagy érték a mi tisztességes magyar életünk a szovjet viszonyokhoz képest.

Megkérdezzük, hogy a szolgálatot hogyan látták el odakint?

— *A lehető legkifogástalanabbul.* A század szelleme olyan harcrakész és kiváló volt, hogy a szolgálat nehézségeit mindenki könnyen és szívesen viselte, a legtöbbször nem volt szükség külön parancsra ahhoz, hogy a helyi adottságokhoz mérten mindenki a legtöbbet végezze, de nem került a sor sem dorgálásra, sem büntetésre.

A századparancsnok elmondja, hogy a hajózó személyzet, különösen a pilóták felkészültségére és szolgálati odaadására jellemző, hogy a század tizenkét gépe közül *öt gép az elképzelhető legsúlyosabb légvédelmi találatokkal érkezett haza.*

— Szinte lehetetlen volt, az összevissza lyukasztott és tépett gépekkel repülni, *a fiúk azonban valamennyi gépet hazahozták, a legnehezebb körülmények között szálltak le, de mindnyájan megjöttek és nemcsak a gépet mentették át, hanem — és ez volt hősiességük legnagyobb teljesítménye — épségben hazahozták felderítésüket a felső vezetés számára.*

Szétlőtt jobb szárnnyal haza

Kézről kézre járnak a század búcsúzó tagjai között a század életéről készült háborús fényképfelvételek. Legbüszkébben a *Vereczkey* Elemér őrmester által hazahozott, teljesen összelőtt felderítő gép megérkezése után készült fényképfelvételt mutatják. *Másfél négyzetméteres darabot szakított ki a bolsevista elhárító légvédelmi tüzérség egyik gépágyú találata a Negyvenhatos jobb szárnyából.* A hátsó főtartó teljesen kettétört, erősen megsérült az első főtartó is, valóságggal Isten-kísértés volt a repülés a kilyukasztott szárnyú géppel, mégis hazaértek sértetlenül.

A század egyik tisztje így mondja el a gép eltalálásának és hazaérkezésének izgalmas körülményeit:

— Valóságos pokol volt odalent a bolsevisták földi légelhárítása... Sokszor valóságos robbanáskoszorú fogta körül a gépet... A vadászrepülők fellépésétől nem nagyon tartottunk sohasem, mert a bolsevista repülők nem mertek sohasem olyan közel jönni, hogy a tűzharcot felvehettük volna... Hanem a légvédelmi gépágyúk össztüze igen veszedelmes volt.

— *Vereczkey* őrmester egy pillanatig sem esett kétségbe a rettentő pusztítást végzett gépágyútalálat után. *A robbanó lövedék valósággal tönkrelőtte a gép*



A felderítő század hajózói az ünnepségen



A század várja a búcsúzó parancsnokot



Súlyos szárnysérüléssel hozta haza a pilóta a felderítőgépet



Ilyen deszkajárdán közlekedtek a nagy sárban a századirodához

jobbszárnyát, erősen megdobta a robbanás a gépet, de csak néhány pillanatig »imbolygott« bizonytalanul, azután az őrmester számot vetett az összes lehetőségekkel. Főhadnagy megfigyelője néhányszor biztatta:

— *Minden bizonnyal hazaérünk!*

— A biztatásra nem sok szükség volt, mert az őrmester teljesen ura volt a gépnek. A gépágyútalálat nemcsak az egyik főtartót vitte el és a másik főtartót megsértve, óriási darabot szakított ki a szárnyfelületből, hanem *használhatatlenné tette a jobb csürőkormányt is.* Az volt a szerencse, hogy szélcsendes idő volt, széllökéseket alig-alig kellett ellensúlyozni. Az őrmester találat után húsz percig simán vezette a repülésre szinte alkalmatlan gépet és — mintha csak gyakorlaton volna — olyan biztonsággal kezdett a leszálláshoz.

Leszállás félszárnnyal

A szót átveszi a század egy másik tisztje, aki a leszállásnak szemtanuja volt:

— Csak akkor vettük észre, hogy a géppel valami baj történt, amikor közvetlenül a repülőtér fölé ért: *betegen és hihetetlenül nagy ívekben lengett és lötyögött a jobbszárny.* Már süllyedt is a gép a leszálláshoz, az utolsó pillanatokban láttuk, hogy *találat érte a gép futóművét is,* de már nem volt idő figyelmeztetni őket, hogy ne három pontra szálljanak le, hanem csináljanak végszükségben hasleszállást.

— Kimondhatatlanul aggódtunk érte, de *Vereczkey* őrmester szerencsére idejében észrevette, hogy a futóművel is baj van: a szabályos három pontra való leszállást még javítani tudta, *olyan leszállást végzett, hogy iskolában kellene tanítani!*

Mondani sem kell, hogy a század örömrivallgással fogadta a súlyosan megsérült gép épségben hazatért pilótáját és megfigyelőjét, a bravúros repülőőrmestert még vállra is vették.

Elvegyülünk a legénység körében és hallgatjuk, mit mondanak:

— Az sem volt utolsó dolog — mondja az egyik — hogy bámultak bennünket az ottani népek, amikor étkeztünk. Kifogástalan, elsőrendű, jóízű és bőséges volt az ellátásunk, szinte már annyi húst kaptunk, hogy majdnem beleúntunk. *Nagy szó volt ez ott, ahol hónap számra nem láttak a félrevezetett, legyengült emberek húsételt.*

Kaviáruzsonna a zsákmányból

Jókat nevetnek azon, hogy az egyik szétlőtt vasútállomáson megtalálták a szovjet vezérkar élelmezésére küldött egyik szerelvényt, amelyben sok *kaviár és cukor* volt. Természetes, hogy a hadizsákmánynak gazdája akadt, a század minden tagja megkóstolta a kaviárt, jó ideig kaviárt uzsonnáztak, a zsákmánycukor pedig hónapokon keresztül fedezte a század minden cukorszükségletét...

...A tényleges szabadságot kapnak, most írja alá szabadságolási igazolványukat a századparancsnok, a már leszereltek és a leszerelés alatt állók haza felé készülődnek. A helyiérdekű villamosvasút két kocsija telik meg velük. Az út már rövid ahhoz, hogy nótázásba kezdjenek. Valamennyien beszélnek, mind-mind sietve magyaráz, beszél, hogy megkönnyítse az elválás perceit...

...Megáll a helyiérdekű, beszállnak, sorra kezetfognak egymással, megölelgetik, megropogtatják a legjobban szeretett bajtársakat, azután — mintha csak írva volna — mind így búcsúznak:

— *Megvan ugy-e a címem?... Rá ne felejts, pajtás, írj néha-néha egy-két szót, hogy mi van veled...*

...Így tért haza a háborúból egy *közelfelderítő repülőszázad...*

Raczkó Lajos

74 km-es távrepülés a »Meisé«-vel

Közli: KARSAY ENDRE

Október 19. Vasárnap.

Tizenöt-, tizenhatméteres, hideg Ny. Ény. szél dühöng a Hármashatárhegy csúcsai felett. Ennek ellenére mégis repülni szeretnék, de mivel? Vöcsökünknek erős a szél. Egy lehetőség van csak, a Nemzeti Repülő Alap gépeiből kellene egyet elkötni. Mészáros barátommal máris főzzük Dönci bátyánkat, aki hamarosan rendelkezésünkre bocsát egy »Pilis«-t és egy »Meise«-t, melyeket szorgalmas kezek készítenek elő a felszállásra.

Először a »Pilis«-sel Mészárost bocsátjuk útjára, majd a »Meise«-vel én emelkedem a magasba. A meglehetősen dobálós szél elég jól emel. Állandóan 200—300 méter között »szánkózom« a lejtő előtt. A távolból vastag viharfelhők úsznak felém, s ezektől várom, hogy 100—150 méterrel magasabbról gyönyörködhessem az őszi tájban. De a varió-méter tűje máris felfelé mozdul és a 3 szám felé sétál. Ennek fele sem tréfa. A viharos szélben máris megkezdem a körök gyártását. A nagy sebességű légáramlat miatt nem lehet egyfolytában huzamosabb ideig keringeni, mert félő, hogy a hegycsúcs mögé sodor, ahonnan bizony eléz nehéz az előrejutás. Így azután inkább kirepülök a Vöröskővár fölé. Bizony nem hiába, mert a varió-méterem 4 m-es emelkedést jelez. 300 méterre dolgozom fel magam, majd állandó jobb körzésben tartott gépemmel rohamosan eltávolodok a Hármashatárhegytől.

Sok remény nincs a távrepülésre, mivel elég hideg idők járnak és ezért a thermik képződés is igen gyér. Mátyásföldet veszem irányba, ha esetleg füstbement terv lenne a távolsági utam, úgy leszállok és biztonságba helyezem gépemet a motoros kollégái között. De sors úgy akarta, hogy az emelő szelek dédapjával kerüljek szorosabb ismeretségbe és ennek köszönhetem, hogy sikerül a kiindulás fölötti 1200 métert elérnem, ami lehetővé teszi a hosszabb távolság berepülését.

Közben a sötét felhőfoszlányok fő öttem gomolyognak, egy-két pillanatig még látom a alattam elterülő tájat, majd a sűrű szürke köd takar el mindent szemeim elől. Gyakorlatlan felhőrepülő létemre nem megy úgy a vakrepülés, ahogy kellene és ahogy én azt szeretném. A sebességmérő mutatója táncot jár az acélgolyós szinterővel együtt. Ezt nem nézhetem tétlenül és a féklapok kiengedésével véget vetek a műszerek vigadozásának.

Apró kopogásra vagyok figyelmes és látom a kis jégdarabocskákat, amint a fülke ablakaihoz ütődnek. Nagy sebességre ösztökélem a »Meise«-t, hogy minél előbb kikerüljek a kellemetlen jégesőből. Közben merülő áramlatba kerülve 6.5 m/mp méterrel süllyedek. Hanem sikerül kijutnom ebből a nagy kiterjedésű le-áramlásból, pár perc mulva a földön ülünk mindketten befejezve, a már olyan szépnek ígérkező távrepülést. De a varió-méter mutatója lassan 0-ra emelkedik, ami jó jelnek bizonyul. Lassú repüléssel tapogatom a 10—20 cm-es emelő szelet, majd belkörözve sikerül 300 méterrel feljebb emelkedni, ami egypár km-rel hosszabb utat biztosít. A kis emelkedésből is kifogyva beállok hátszélbe, hogy így nyujtsam a gépem siklását s közben leszállóhely után nézek. Messziről figyelmes leszek egy kis városra és máris arra fordítom a gép orrát. 300 méteren vagyok, amint megérkezem. A szokásos tiszteletkör helyett egy bukfencet csinálok és egy éles bukófordulóval igyekszem a város fölötti légteret elhagyni a már előre kiszemelt leszállóhely fölé.

A féklapot kiengedve hamar leadom a magasságot és 100 méterre a város szélétől 15 h 35 p-kor simán földet érek. Nemsokára ott tolong a város apraja-nagyja és kérdések sokaságával árasztanak el, amire nem győzök eleget válaszolni. A kíváncsiskodó emberektől tudom meg, hogy Cegléd DK-i határában szálltam le.

Három óra húsz percig voltam levegőben, amiből egy óra esik a 74 km távolságú útra.

Éjjel 2 óra mire a »Meise« ismét a hármashatárhegyi hangárban pihen, én pedig sok-sok tapasztalattal gazdagodva hajtom álomra fejem.

MÉRAY-HORVÁTH RÓBERT

26 óra 55 perces vitorlázórepülésének érdekes története



Méray-Horváth Róbert

Tóth Géza repülőmeteorológus ajánlotta a rekordkísérletet

Huszonhat óra ötvenöt percig vitorlázott megszakítás nélkül a Farkasrét fölött Méray-Horváth Róbert 19 éves joghallgató, a MOVE budapesti repülő osztályának kora tavasszal teljesítményjelvényt szerzett repülője.

Érdekes körülmények között vágott neki a *Rotter* Lajos által évek óta tartott 24 óra 10 perces magyar időtartam-vitorlázás megdöntésére:

Szőnyi István, a MOVE repülő osztályának vezetője így mondja el az új magyar vitorlázó csúcseredmény keletkezésének előzményeit:

A meteorológia tanácsolja a rekordrepülést

— *Király* István próbálkozott meg először, majdnem sikerült: húsz óra hosszáig vitorlázott a harmashatárhegyi terep fölött, de azután le kellett szállnia... Szombaton, november 8-án délelőtt tíz órakor jelentkezett *Méray-Horváth* Róbert, közölte, hogy a *MOVERO Rhönadler*-ével: a *MOVE Sassal* fel akar szállni, mert *Tóth* Géza meteorológiai tanársegéd, aki nekünk is rendkívül sokat segít a vitorlázó repülésekben mindig megbízható meteorológiai szaktanácsaival, azt közölte vele, hogy *legalább kétnapos jó szél ijérkezik és vétek volna ki nem használni rekordkísérletre.*

— *Méray-Horváth* Róbert repülőtudását ismerem, tudom róla, hogy az egyik legkomolyabb repülőnk, így hát szívesen hozzásegítettem ahhoz, hogy engedélyt kapjon tőlünk a rekordkísérletre.

Szombaton délelőtt tíz órakor ért ki motorkerékpárjával a Farkashegyre *Méray-Horváth* Róbert. Alaposan és jól fel volt öltözve. Szőnyin kívül még három MOVERO-ista volt kinn, akik előkészítették a Rhönadler felszállását.

Nem túlságosan könnyű volt ez a feladat, hiszen a farkashegyi vitorlázó terepen még nincs megfelelő gépelhelyezés, szűken, összezsúfolva vannak a gépek, mert még nem készült el építési anyagok hiánya miatt a félig kész álló óriási héj-hangár. A Rhönadler elől először részletekben ki kellett hordani a szétszerelt többi vitorlázógépet, azután kihozták az összeszerelt *MOVE Sast. Méray-Horváth* a meglévő műszerek mellé még beszerelt egy finom magasságmérőt és egy elfordulásmérőt. *Egy napra való élelmiszercsomagot* tett be magna mellé a gépbe, annyit, amennyi az oldalzsebbe elfért, azután magára erősítette a födelet és kiszólt a kisablakon:

— *Készen vagyok!...*

A csörlés kitűnően sikerült, 150 méter magasra húzta fel a kötél a *MOVE Sast, Méray-Horváth* simán lekapcsolt, ráfeküdt a lejtőmenti emelőáramlásra, szerencsésen feldolgozta magát 400 méterre.

Így indult a rekord

Amint besötétedett, szombaton este, a hegygerincen őrtüzeket gyujtottak, fáklyások álltak fel és a völgyet időnkint megvilágították motorkerékpárok fényszórójával. Szőnyiék pedig a Sorrento-domb mögötti nagy sík területet járták be, hogy a leszállásra — ha esetleg ott akarna leszállni Méray-Horváth — a terepet szabaddá tegyék.

— Egész sereg kukoricaszár-kúp volt itt útban, kénytelenek voltunk széthányni és elhordani, reméljük, hogy a tulajdonosok nem haragszanak meg érte...



A levegőben

Már szombaton este kint volt a repülést végigrnéző néhány MOVE-ista között *Méray-Horváth* édesapja, *Méray-Horváth* Lóránt, az ismert motorkerékpárgyár igazgatója. Reggel öt óráig segített drukkolni, éjszaka kétszer hóvihar volt.

— *Jaj, csak le ne jöjjön!* — hajtogatta sokszor.

Vasárnap reggel hazaautózott, hogy néhány órát pihenjen, azután déltájban ismét kint volt. Nagy boldogsággal nézte a simán, egyenletesen repülő MOVE Sast, amint *végnélkülinek tetsző útját repülte a svábhegyi csillagvizsgáló és a Farkashegy orma között.*

Szőnyiék és még néhányan lefekvés nélkül tartották ki. Karikás volt a szemük az álmatlanságtól, borostás volt az arcuk, lelkesedésük egyre nőtt. Déltájban már mindenki bizonyos volt, hogy sikerül Rotter Lajos rekordját megdönteni.

Kétfarkú üstökös a csillagvizsgáló fölött

— Az éjszaka — mondotta *Szőnyi* — Róbert sűrűn jelt adott magáról a vele lévő kézi fényszóróval. Jólesett látni őt, mert bizony időnként olyan sötét volt, hogy azt sem tudtuk, merre jár. Ahogy kivilágított, a kézifényszóró vakító fehér fénye szétömlött a szárnyakon és alulról úgy nézett ki, mintha éppen a csillagvizsgáló fölött repülne egy *kétfarkú kis üstökös.* Csodálom, hogy nem fedezték még fel...

Méray-Horváth édesapja statisztikát tanulmányoz a veszélytelen vitorlázórepülésről

Méray-Horváth Lóránttal beszélgetünk, amíg fia odafönt a második repülőnaphoz közeledett.

— Csodálom, — mondja — hogy némelyik szülő mennyire ellenzi, hogy a fiából repülő legyen... Amikor három évvel ezelőtt a fiam, akkor még rövidnadrágos gyerek volt, először kijött ide és utána bejelentette, hogy vitorlázó repülő lesz, azt mondottam neki, hogy *várjon egy kicsit, amíg statisztikát csinálok.*

— Egy napba sem telt az egész. Statisztikát készítettem a vitorlázó repülés veszélyességéről. Megállapítottam, hogy nincs még egy ilyen veszélymentes sportág...

Valaki megjegyzi, hogy »könnyű« volt kimutatni a vitorlázó repülés veszélytelenségét, ha olyan »veszedelmes« sportágakkal hasonlította össze, mint például a *motorkerékpározás, vagy az autózás, Méray-Horváth* Lóránt közbevág:

— Dehogy jutottam én el a motorkerékpárig és az autóig! A statisztikában a síelésig kellett csak elmennem, bebizonyosodott, hogy sokkal, de sokkal veszélyesebb, mint a vitorlázó repülés... Igazam is volt, mert *Róbert a vitorlázó repüléssel még egy karcolást sem szerzett, de mint síbajnok már eltörte a balkezét...*

Megdől a Rotter-rekord!

Elérkezik délután háromnegyed öt, kórusban kiabálnak felfelé a lankadatlanul röpködő MOVE Sashoz:

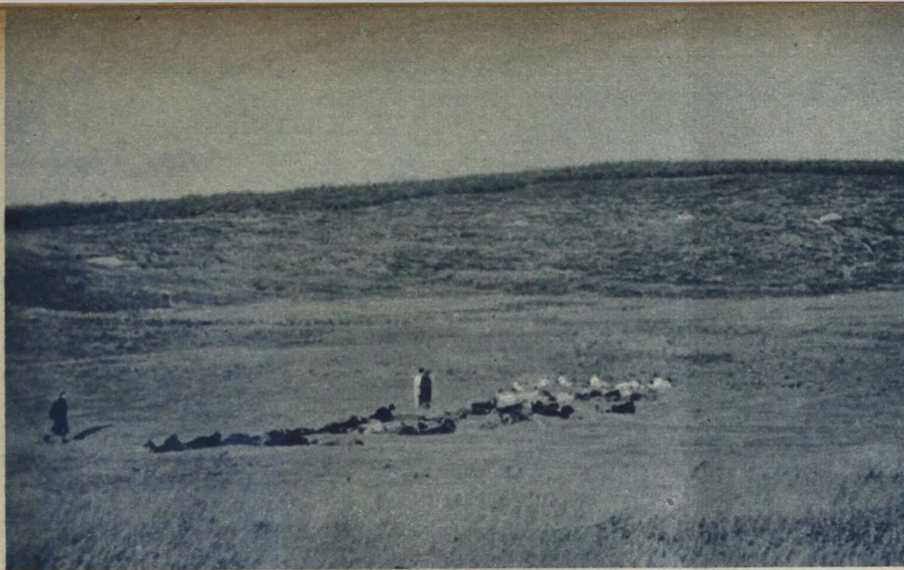
— *Sikerült!*

Rotter Lajos rekordja már megdőlt. 10—12 kilométeres szél fúj, a széljelző keményen kifeszülve csattog az árbocon, a nap vörös felhőkoszorúban búvik le, minden jel arra mutat, hogy az idő továbbra is jó marad. Valamennyien abban reménykedünk, hogy *Méray-Horváth* Róbert megvalósítja az induláskor mondott szavait:

— Ha a Rotter-rekord megjavítása után is jó marad az idő, ne várjatok le, mert *megpróbálok még egy éjszaka fennmaradni...*

Ez pedig azt jelentette volna, hogy a 19 éves *Méray-Horváth* Róbert megközelíti, szerencsés körülmények között





Méray-Horváthot bajtársai élő szöveggel biztatják

pedig túlrepüli a 36 órás világrekordot is.

Néhányan telefonhoz szaladnak, szétmondják az új magyar időtartam vitorlázás örömhírét, nemsokára egész sereg repülő van kint, boldog örömmel érkezik a farkasréti terepre vasárnap este dr. *Ember* Sándor országgyűlési képviselő is, a *Magyar Aero Szövetség* elnöke.

Negyedhét után jön a hír, hogy a hármashatárhegyről új konkurrens indult: *Karsay* Endre, az Ezermesterektől levegőben van egy Meisével, ő sem akarja egy napi repülésnél alább adni. (Csak egy óráig maradt fenn, elfogyott a szél a hegyen is.)

Sajnos a szél egyre gyengül. A jelzőtüzek égnek, sűrűn felvillan *Méray-Horváthék* családi kocsijának nagyerejű fényszórója is, amely az egész völgyet vakítóan bevilágítja. *Méray-Horváth* Róbert néhányszor fényjelet ad felülről, ha a beszélgetés idelent elcsendesül, jól hallani néha-néha hogyan *süvít a szél a MOVE Sas szárnyszélein odafent.*

— *Nyilván megértette a jeladást* — mondja Szőnyi.

— Nagyon jól látszott a jelzés felülről — mondják ketten-hárman, akik vasárnap délután vendégköröztek egy-egy időre a MOVE Sas körül. Szőnyi intézkedésére a MOVE-isták számból és betűből álló üzenetet »feküdtek ki« a napsütötte völgyön, az ember betűk és számok ezt közölték a félót után Méray-Horváth Róberttel:

— *Legalább huszonhét órát kell a levegőben töltened!*

Az emberből kirakott, észszerűen megrövidített jelzéseket Méray-Horváth idejében észrevette és megértette.

26 óra 55 perc!

Este hét órakor már olyan sötét van, hogy kalapot rá lehetne akasztani. Sajnos a szél teljesen elült, a MOVE Sas sziluettje egyre nő a fejünk fölött, nyilvánvaló, hogy a második éjszakát már nem lehet odafönt tölteni. A *Rhön-Adler* egyre lejjebb-lejjebb szorul, végül éppen csak át tud húzni a gerinc felett, nekifordul a vakítóan megvilágított völgynek, simán, biztonságosan és könnyedén ér földet, majd lassan bal-szárnyvégre dől.

A társaság éljenezve fut a géphez, villámgyorsan leemelik Méray-Horváth felől a fedőt. Ugy kell kiemelni az új magyar időtartamrekord boldog tulajdonosát a gépből, a lábai teljesen felmondták a szolgálatot, elzsibbadtak a 26 óra 55 perces folytonos ülés után. Ketten támogatják, az első lépéseknél úgy fest a dolog, mintha újból meg kellene tanítani járni.

— Hogy érzed magad fiam? — kérdezi az édesapja.

— *Nagyszerűen!* Ha ez a zsibbadás nem volna és a vállam nem fájna az izomláztól, nem is venném észre, hogy egy napnál tovább repültem...

Édesapja autójába ül, boldogan fogadja a gratulációkat, legnagyobb az öröme akkor, amikor *Ember* Sándor Aero szövetségi elnök közli vele, hogy nagyszerű teljesítménye első elismeréséül *soronkívül oktatóvá lépteti elő.*

Méray-Horváth elmondja a repülés izgalmas történetét

A *Magyar Szárnyak* megvárta, míg *Méray-Horváth* Róbert kialussza a huszonhét órás repülés fáradalmait. Már fenn van másnap, amikor keressük.

— Nincs semmi bajom, kialudtam magam, csak az izületeimben érzek egy kis fájdalmat... Ha a szél nem áll el, addig repültem volna, amíg le nem ragad a szemem.

Érdekesen és színesen mondja el a huszonhétórás repülés élményeit és fáradalmait:

— A vasárnapra virradó éjszaka két ízben voltam nehéz helyzetben. Az első hóvihar úgy három óra körül érkezett, olyan hirtelen jött és olyan vastagon, hogy minden elsötétült előttem. A terepet nem hagyhattam ott, kiengedtem a féklapokat, mert *le kellett jönnöm a hóviharból.* Alaposan elvesztettem magasságomat, *négyszáz méterről le kellett jönnöm nyolcvan méterre.* Szerencsére ott már jól láttam és a lejtő mentén emelés is volt. Bizony alaposan meg kellett dolgozni, mert sem emelkednem, sem süllyednem nem volt szabad, folytonosan dolgoztam, hol kiengedtem a féklapot, hol behúztam. Szerencsére rövid ideig tartott az egész. Utána megint felmentem négyszáz méterre, csudára emelt és *csodálatosan szép látvány volt a teliholddal megvilágított Budapest.*

— A jelzőtüzekre nagy szükségem volt, láttam, hogy merre mehetek, Pest felé a csillagvizsgáló előtt elvezető Konkoly-Thege út lámpasora volt az irányjelzőm.

— Reggel öt órakor jöttem a második, a komolyabb szélviharba. *Néhány pillanat alatt vastagon állt a hó a szárnyakon és nekem le kellett jönnöm 50 méterre...* Már úgy volt, hogy le kell szállnom... Szerencsére ez a havazás olyan hirtelen távozott is, mint ahogy jött, zseblámpámmal jeleket adhattam és újból felemelkedtem.

Küzdelem az álmosság ellen

Megkérdezzük, hogy sokat kellett-e küzdenie az álmossággal.

— Az éjszaka nem voltam álmos. Ellenben reggel hat órakor olyan álmos lettem, hogy *küzdenem kellett saját magammal, nehogy elaludjak...* Nevetségesnek hallatszik, de minden lehetőt elkövettem, hogy ébren maradjak... Néhányszor *kidugtam a fejem az ablakon,* hogy a hideg kivigye az álmot a szememből, de ez sem segített... Erre *két kézzel támasztottam a szemem,* nehogy lecsukódjék. Igy ment ez egy darabig, azután új »ébresztőt« találtam ki: *teletömtem a számat papirral. Arra jó volt, hogy ne aludjak el.* Amikor már ezt is kitanulta az álmosságom, utolsónak a *zsebfényszóróval néhányszor a szemem közé világítottam: szóval ébren maradtam.*

— Reggel nyolc óráig tartott a harc az álmosság ellen, utána egyre több termik jött és bennem nyomban *»felébredt« a vitorlázó repülő, elkezdtem termikelni.* Egész délutánig tartott ez a szórakozás, folytonosan dolgoznom kellett, nem volt időm álmosnak lenni. Jólesett látni magam körül a hozzám felszállt fiúkat, jól láttam édesapám autóját odalent, láttam a jelzéseket is. Ahogy újból esteledett, szinte nevettem, hogy az álmosság mennyire elkerült. *Olyan frissnek éreztem magam, hogy neki mertem vágni a második éjszakai repülésnek.*

Nevetve »panaszkodik« arról, hogy milyen kellemetlen volt hosszú ideig mozdulatlanul ülni a gépben.

— A hatodik repülési óra után — mondja — annyira fájt a derekam, hogy szinte kibírhatatlan volt. Azután »mintha elvágták volna«: *egyszerűen elzsibbadtam, attól kezdve azt sem éreztem, hogy lábam van.*

Megkérdezzük még, hogy mit vitt magával ennivalót?

— Hát vittem magammal egy sajtos kenyeret, egy kenőmájas kenyeret, almát, citromot, cukrot, kekszet és egy liter forró citromos teát.

— Bizonyosan — mondjuk — nehéz volt kicsavarni félkézzel a termosz dugóját?

— Dehogy! A Rhönadler olyan jól sikerült, hogy ha elengedem a kormányokat, a gép megtartja irányát és sebességét. Elég időm volt hozzáférni a teához.

— És mi maradt a repülő-kosztból?

— *Semmi!... Mindent felfaltam az utolsó falatig!*

A MOVERO-ban csak úgy, mint az egész magyar sportrepülővilágban nagy az öröm az új időtartam-rekord után. Nagy az öröme *Oláh József* Károlynak is, a MOVERO asztalosműhely vezetőjének, aki jelenleg Németországban, az egyik ismert repülőgépépítő gyárban öregbíti tanulmányait. *Oláh* József Károly építette a MOVERO Schwartzer Ferenc-utcai gépépítő műhelyében a *MOVE Sast* és minden levelében, amelyet Németországból hazaküld, mindig érdeklődik a gép felől. A MOVERO vezetősége még vasárnap este, amikor a Rotter-rekord már megdőlt, de Méray-Horváth Róbert még a levegőben volt, *sürgönyt küldött Oláh József Károlynak, a gép nagyszerű eredményéről.*

Rotter Lajos *táviratban gratulált rekordja megdöntőjének.*

(R—ó)

EGY MEGFIGYELŐ TISZT NAPLÓJA A SZOVJET ARCVONALON

AMIKOR BOMBATÁMADÁSRA MEGELEVENEDIK AZ ERDŐ — KÜSZKÖDÉS A NAGY HIDEGGEL 6000 M. MAGASAN

Egyik közelfelderítő századnak tisztje: Horváth hadnagy naplójában megörökítette a hadiélmények lázas, izgalmas részleteit. Gyorsan pergő, frissen odavetett mondatokban híven visszaadja a szovjet ellenség feletti felderítés minden veszélyes változatosságát.

I.

Hűvös szél fúj, alacsony felhőzet, párás levegő üli meg a hadirepülőteret.

Az erdő szélén a fák megmozdulnak, az álcázó lombok lehullanak a gépről s máris dübörgő zajjal jár a motor.

Közben az eligazító sátorban a hajózó személyzet térkép fölé hajolva kiséri parancsnokának helyezettájékoztatását. Látszik arcukon a tettrekészség, elszántság, a dicsőségre való törekvés.

Lassan szemelni kezd az eső.

A parancsnok harsány hangon felolvassa a rádión kapott parancsokat:

Halajkowczy-Zwannlól keletre az ellenség erejét és mozgási irányát látás által felderíteni!

Beosztás szerint mi kapjuk meg a feladatot.

Berajzoljuk térképünkbe az irányszöget, kiszámítjuk az időszükségleteket. Részletes vázlatot készítünk, a gépvezetőm pedig útvonal-vázlatot. Vizet, tartalékélelmet, takarót, sebkötözőcsomagot rakunk a gépbe, melyekre esetleges kényszerleszálláskor szükségünk van.

Mótorpróba. A bombaszerkezelő még egyszer végigsimogatja szemével a bombákat s búcsuzásul gyorsan felír egy-két gyümölcsnevet rájuk: *alma, körte, dió.* Bizony, kemény dió lesz ez a szovjet-paradicsomban!

Jelentjük útbaindulásunkat.

Felemelkedés után minden gondolatommal a felderítendő terület helyét igyekezem magam elé képzelni.

Mindig rosszabbodik az idő, egyre nyugtalanabbul forgolódok. Rövid sorozatot adunk próbaként a géppuskáinkból.

Alacsonyan repülünk át egy több helyen égő elfoglalt városon.

Félórányira vagyunk a hadirepülőtértől, erősen letérünk az iránytól és a Dnyeszter meredekfalú völgyében közelítjük meg az ellenséget.

Valami különös érzés fog el, nagyon érzem az egyedüliséget. Sehol egy ember, sehol egy gép. Legalább valami mozgást látnék!

Fojtó füstszag üti meg az orromat: igen, itt kell valaminek lenni. A felderítendő területre értünk!

Rádión parancsot adok a gépvezetőmnek: balra, még balra — jó — s most így repülünk tovább. Alattunk erős, sűrű becsapódások, elhagyott állások, autók egymás hegyén-hátán, emberek, állatok fekszenek mozdulatlanul.

Négyszáz méteren repülünk a gomolyfelhők alatt, néhol keresztülvilágit a napsugár.

Látom az országutat, a jellegzetes kanyart, a vasutat. Előkapom a vázlatom, 16h 30'. Az út mentén négyes sorokban áll két kilométer hosszú vegyes oszlop, arccal a Dnyeszter felé.

Észrevettek bennünket, egy géppuska rögtön erősen tüzel.

Egy kis emelkedés és a felhőben vagyunk, de úgy, hogy a foszlányokon keresztül jól láthatom a földet. Boldogan összenézünk. Megértettük egymást. Ez az idő nekünk kedvez.

Alig repülünk túl az oszlopokon, előttem az úton hosszú porfelhő kanyarog az állomásra. Vagy 30 gépkocsi száguld berakodni. Ezek nem törődnek a gépünkkel, vagy nem hallják, *csak rohannak.* Erre vártam, hátranyúlok, *kiélesítem a bombákat, óvatosan megmarkolom a kioldókart.*

Másik kezemmel előre intek, hogy bombázni fogunk a gépkocsikra és az állomásra.

Kinyitom a fenéklemezt s most ezen keresztül várom, hogy a cél megjelenjen. Egy pillanatra előrenézek és helyesbítek a repülési irányunkon.

Most jó, nagyszerű! *Kettesével sorozatot oldok.*

Rövid másodpercenként hatszor kell lerántanom a kioldókart.

Váltakozó fordulatokkal repülve figyeljük az eredményt. Még látjuk, ahogy kettesével kalimpálóznak a bombák, utána *a gépkocsioszlop fejvesztetten rohan az út két oldalára.* Talán rossz hallaniok a bombák vijjogását vagy most már nem sürgős az útjuk!

A becsapódásoktól több gépkocsi az árokba fordul, az állomás pedig sűrű fekete füsttel égni kezd.

Megveregetem bajtársam vállát és karommal keresztet rajzolva jelzem a feladat befejezését.

Hazafelé. Még öt perc és saját csapatok fölé érünk. Erősen figyelem a légteret.

Egy piros rakéta röpül fel baloldalt tőlünk.

Gyorsan kilövöm én is az ismertető jelet.

Saját tüzérségünk állásában jól rejtve. Jól van fiúk! Ezt az ellenséges gép nehezen, vagy csak már későn veszi észre.

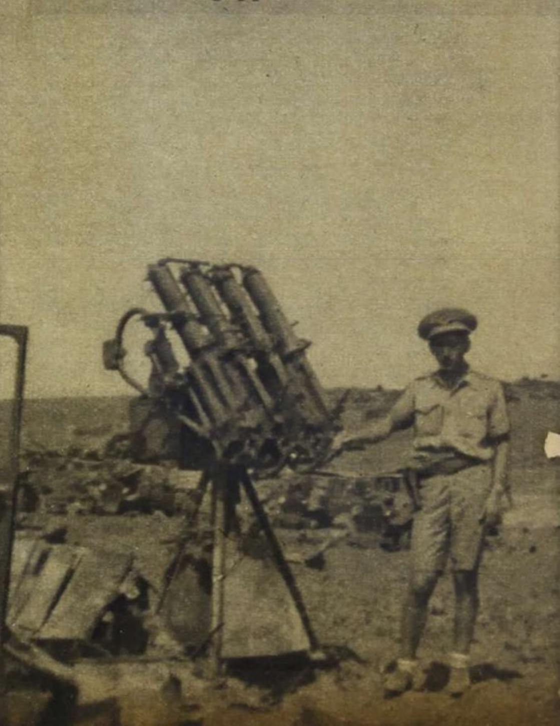
Nyugodtabban, kissé elgondolkozva nézek az órámra és a végrehajtott feladat eredményén elgondolkodom.



A hadirepülőtéren.



Résen van az »elhárítás«.



Szovjet légvédelmi kettős-ikergéppuska

Felettem egy-kettő-három s mind több füstpamacs jelenik meg. *Légvédelem lő bennünket, bekerített ellenség!*

Igyekszünk menekülni, persze ez mind időbe telik és *mindig többet és mindig közelebb lőnek.* Végre megtalálja a gépvezetőm a módját a védekezésnek. Bizony, alig birok a lábamon állni, mire kikeveredünk a tűzből.

Hát ezek jól megtáncoltattak bennünket!

A repülőtéren leszállás után megtörlöm a homlokom és boldogan jelentem parancsnokomnak, hogy az ellenség egy részét csapataink bekerítették, valamint megmutatom a vázlaton berajzolt ellenséges erőt.

Velünk együtt örül a gép aggódó szerelője a sikeres munkáért s a lehullásra megérett bombagyümölcsök kiélesítőtüit *szétosszuk emlékül egymásnak.*

II.

Kora hajnalban parancsot kap a század az ellenség csapatainak és tüzérségének felderítésére. Megállapítandó az ellenség mozgási iránya, valamint ugyanezen felderítési területen lévő ellenséges repülőtér.

Biztosításként, két vadászgép szorosan kísér bennünket. Repülési magasság 2000 méter.

Két jól ismert bajtárs a kísérő.

Felhők felett repülünk, gyönyörű napsütés van, mégis csontig fázunk a metsző hidegben. Megnézzük az óránkat és áttörjük a felhőt egy szakadozott helyen. A területből azonban így sem látunk semmit a talajköd miatt. Előttünk vagy öt kilométerre teljesen derült az idő, nem telik bele tíz perc, — amit légtérfigyeléssel töltünk el — hogy a ködtakaró, mint egy vízszintes függöny, lassan elhúzódik.

Az eltakart terület csendes.

Hiába kutatom az ellenséget.

Vadászaink hol előttünk, hol mögöttünk száguldanak. Én úgy érzem, mintha a mi gépünk állana. Integetnek, látom harci kedvüket. Nagyon bízok bennük, mindig lejebb ereszkedünk. Már 500 méteren körözünk, mikor *egy nagy rét szélén kinyílt ejtőernyőket látunk heverni. Valami feketeszínű zsák van a végén. Elkésett lőszer!*

A három gép egyszerre zuhan lefelé.

Most is látom a feldúlt repülőteret: *Elégett vagy lelőtt géproncsok hevernek a földön, felrobbant üzemanyagtartályok tátonganak felénk.*

Igyekezem a térképet forgatva egyeztetni a terepet. Gyorsan berajzolom a repülőteret.

Tovább bátorkodunk, most már kisebb magasságban repülünk.

A látszólag üres terület csendességét egyszercsak *pergő géppuskatűz szakítja meg.*

Jól irányzott lövések voltak, csak idegességükben korán kezdték meg a tüzet.

Vadászkísérőim szétugranak, körülnéznek s máris alacsonytámadással támadják a hangoskodó géppuskát.

Én itt jobban körülnézek, nem hiába: *A hegyen lévő bozótokban ügyesen rejtőző ellenség van.* Csak azt nem tudom megállapítani, milyen alakulat és milyen erejű egység. Nem restelkedünk tovább, mindjárt meglátjuk milyen a bátorságuk, ha egy kicsit megsózzuk őket.

A gépvezetőm csak csodálkozik, hogy miért kell pontosan az ellenség felett repülnünk, hiszen így a legnehezebb a rejtőzött felismerése.



A század tisztikara.

Mégis csak sejt valamit, felragyog a szeme, amikor összbombáimat pontosan oldom.

Az eredmény leírhatatlan.

Nem hangyaboj mozdul meg alattunk, hanem az egész hegy fordul felénk. A lombos fák egyszerre letört ágakká válnak és nehéz gépágyúcsövek néznek ránk!

Az irányzók már ugrálnak a készülékhez. Egészen alacsonyan a terep felett repülünk!

Irgalmatlanul kezdenek lőni utánunk. Majd észbekapnak és a légteret biztosító vadászokat keresik.

Hátrafordulok s megnyugtatóan látom bajtársaimat, amint nagy magasságból követnek egy ideig, majd saját terület fölé érve, közrevesznek.

Életük árán is biztosítanak bennünket, hogy a felderítésünk eredményével fegyvertársainkat szolgálhassuk.

III.

Ma a végrehajtandó feladat: *Nagy magasságból lefényképezni az ellenség erődvonalát.*

Összeszokott gépvezetőmmel figyeljük az időjárást, érdeklődünk a további változás felől.

A gépet megrohanják a fényképészek és a földön mégegyszer ellenőrzik a beépített sorozatfolvevő működését.

Megállapodunk, hogy 6000 méteren fogunk repülni. A nagy magasság miatt légzőkészülékkel kell dolgoznunk. A megértésre közösen megbeszélt jeleket állapítunk meg.

Derült napsütés van.

Eligazítás után azonnal indulunk.

Most még alacsony napállás mellett jól fognak látszani az áruló árnyékok. Ez ellen nagyon nehéz védekezni.

Állandóan egyenletes emelkedéssel szoktatjuk magunkat a hőmérsékletváltozásra. A kiszámított megvilágítási időt és a felvételek fedését pontosan beállítom a fényképező készüléken.

Kezdődik a csípős hideg.

Görcsösen kapaszkodom az előttem levő műszerfalba s idejét látom a géppuskám kipróbálásának. Legalább egy kis mozgás után felmelegszem. Az akaratom megvan, de a karomban nincs erő a nagy hidegtől.

Minden erőm összeszedtem, igyekszem szélárnyékban állni s így ismételek a géppuskán. Azonban hiába várom a berregő hangokat, a nyomjelző csíkokat.

Összedörzsölöm kezem, csavarok egyet az oxigén szabályozón 5000 méter állásig.

A kezeimben már bénulást érző hideg van, az arcomon a bőr kezd fehéredni.

Nemsokára az erődvonalhoz kell érnünk és én ellenséges gép támadása ellen még csak védekezni sem tudok...

Rengeteget kínlódok, a vezetőm arcán látom a bíztatást az újbóli ismétléshez. *Végre sikerül. Kieresztek a levegőbe egy sorozat lövést.*

Igy már több nyugalommal kereshetem a lefényképezendő területet.

Felérünk 6000 méterre.

Érzem, hogy mind hidegebben tapad rám a bőrruha. *Jól látom a várost, szélein a megerősített állásokat, a légvédelmi tüzérséget, az úton lévő oszlopot.*

Nem is gondolják, hogy ezt a féltve őrzött képet megörökítem.

Alattunk 1500 méteren kezd felhősödni. *A felhők miatt egy-egy sávot négyszer is végig kell repülni, hogy a felvételek fedjék egymást.*

Az oxigénem fogytán van és mindjobban érzem a fáradtságot. Nehezemre esik a lélegzés. *Megmarkolom a gumicsövet, hogy a kilélegző szelepem előtt megfagyott vizet összetörjem. Kínzó szúrást érzek az agyamban, a szemüvegem teljesen bepárásodott.*

Keserves dolog volt a metsző hidegben felderíteni, végigfényképezni az erődítésekkel teli 20 kilométeres hosszú területet.

Lassan siklunk lefelé.

Ezer méteren már kezdem a ruhám zippzárját széthúzni.

Lent ingujra vetkőzve fényképészek, kiértékelők várják a zsákmányt. Azonnal előhívják a negatívot s elkezdődik a kiértékelés. *Az átvilágító szekrényben lassan húzzák a filmet és mutogatom, hogy mit láttam.*

Igen, itt az *erődvonal, határozott, szabályos állások, köztük futóárok. Mögötte védő árkok, a város déli részén egy légvédelmi ágyú, a folyó hídját ekkor érte el egy gépkocsi-oszlop.* Leszámoljuk, 38 gépkocsi. A város szélétől nem messze az *erdőben gépkocsik rejtve,* jól látjuk az odavezető utat. Erősen kitaposott nyomok vezetnek a lövészárkokhoz.

Megjelöljük a negatívot.

Most már gyorsan következik a másolás és a fényképíven kiértékelt másolatok továbbítása az előllévő, küzdő csapatok számára.

Igy segítettünk a földi bajtársainkon beláthatatlan akadályaik leküzdésében.

Horváth hdgy.


A Heinkel 113 felszállás előtt.


A Messerschmitt 109 légcsavarkúpja közepén jól látszik a motorgépágyú csőtorkolata.

GÉPÁGYÚS VADÁSZREPÜLŐGÉPEK

A korszerű vadászrepülőgép fegyverzetének egyre lényegesebb részévé válik a géppuskák mellett alkalmazott egy, esetleg több gépágyú. A vadászgépbe beépített gépágyú gondolata nem újkeletű. Már az első világháború alatt folytak ezirányú kísérletek. 1915-ben az egyik francia Breguet-gépet kétcentiméteres ágyúval szerelték fel. 1916 január 10-én egy Frankl nevű repülő egy kétfedelű Voisin-gépet lőtt le egy törzsorrba épített 3.7 cm ürméretű ágyúval. Később, 1917-ben a Franciaországban élő svájci Marc Birkght, a Hispano-Suiza-művek főmérnöke egy 37 milliméteres, légcsavaragyon keresztül tüzelő gépágyút tervezett, mely a híres francia vadászrepülő, Guynemer gépébe került beépítésre. Ezzel az ágyúval is csak egyes lövések voltak leadhatók és a 400 grammos gránátok másodpercenként 600 méteres kezdősebességgel hagyták el a csőtorkolatot. Más adatok arról számolnak be, hogy Fonk, a franciák egy másik híres vadászpilótája 11 légigyőzelmet aratott ágyús vadászgépével. Ugyanebben az időben a Krupp- és Rheinmetall-művekkel párhuzamosan a német Bekker kidolgozta egy 20 milliméteres, tizenkétlövetű gépágyú tervét. Ennek a gépágyúnak a lőszere 120 grammos gránátokból állott. A löveg forgatható fegyverzetként az AEG »G4K« és Gotha nehézbombázókra került s a háború végén Becker szabadalmát a svájci Oerlikon-gyár vásárolta meg.

Anglia 37 milliméter ürméretű, Olaszország pedig 25.4 milliméteres gépágyúval kísérletezett a világháború folyamán, azonban minden kézzelfogható eredmény nélkül. Ugyancsak sikertelenek maradtak az amerikaiak 7.5 centiméteres ágyúkkal folytatott próbálkozásai. Csak a háború után sikerült a dán Madsen és a svájci Oerlikon-műveknek egy-egy olyan gépágyúfajtát kifejleszteniök, melyek a velük felmutatott gyakorlati eredmények következtében nagyobb érdeklődésre tarthattak számot.

A vadászgépekbe beépített robbanó lőszerrel tüzelő gépágyú jelentősége és légiharcbani megsemmisítő hatása a géppuskával összehasonlítva válik legszembetűnőbbé. De nemcsak ellenséges bombázók és vadászok, hanem földi célpontok, úgymint páncélosok, gépkocsioszlopok, csapatgyülekezések stb. ellen bevetve is félelmetes fegyver az alacsonytámadó gépágyús vadász.

A mostani harcok folyamán nem egyszer fordult elő, hogy száznál több géppuskatalálattal összelyukgatott bombázók eredményesen hajtottak végre harcfeladatokat és sérüléseik ellenére visszatértek kiindulási támpontjukra. De bebizonyosodott az is, hogy egyetlen gépágyúval összehasonlíthatatlanul nagyobb roncsolások érhetők el a célbavett gépen, mint több, egyszerre tüzelő géppuskával. Ebből tehát azt a következtetést vonhatjuk le, hogy az öbméret fokozásával a lőfegyver hatása növekszik. Azonban ez a törvényszerűség sok megszorítást szenved a vadászrepülőgépek esetében, hiszen tekintettel kell lennünk a gép korlátozott teherbírására, repülőtulajdonságaira, nemkülönben a beépítéssel járó műszaki nehézségekre is.

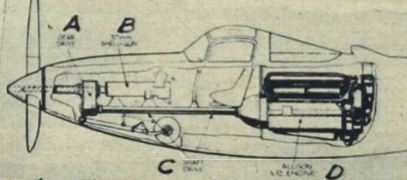
Rombolóhatásban a gépágyúgránát felülmúlja a géppuskalövedéket, ha pedig a két fegyver lövéstani tulajdonságait hasonlítjuk össze, úgy a gépágyú nagy lőtávolsága (2000 méterig) áll szemben a géppuska nagyobb tűzgyorsaságával. A gépágyús vadász ezek szerint már jóval messzebbről tűz alá veheti ellenfelét, mintha fegyverzete csak géppuskákból állana, viszont a súlyosabb lőszerből kevesebbet vihet magával.

A legutóbbi öt év folyamán a különböző államok légierői egyre fokozódó érdeklődést tanusítottak a vadászgépekbe építhető gépágyúk iránt, s erre az időre esik ezek legrohamosabb fejlődési időszaka.

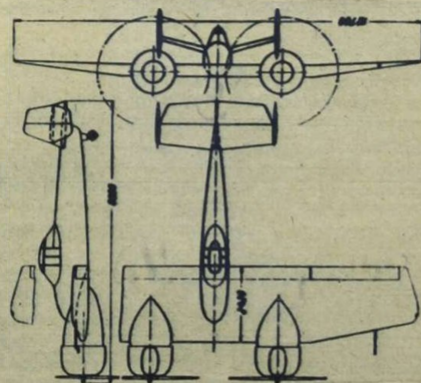
Három elhelyezési mód kínálkozik a vadászokon alkalmazott gépágyúk számára: a motor, a szárnyak és a kétmotoros gépeknél a motormentes törzsorr.

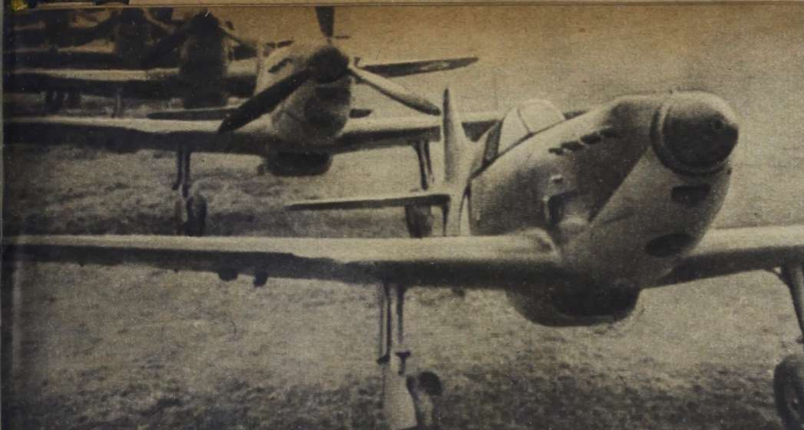
A motorgépágyú csőtengelye egybeesik a légcsavar tengelyével, mégpedig úgy, hogy a V alakban elrendezett hengerek két sora közrefogja a löveget. Alkalmazása erre a célra épített, vagy átalakított mótort kíván, melynél a magasra emelt és üreges tengelyű áttétel teszi lehetővé a légcsavaragyon keresztül történő tüzelést. Előbb említett hátrányán kívül a mótorágyú számos előnyt biztosít: csőtengelye a gép hossztengelyével is egybeesik és pontos irányzási lehetőséget nyujt; beépítése külön káros légellenállást nem okoz, nem csökkenti a pilóta látómezejét és a vele való tüzelés nem veszélyezteti a légcsavarszárnyakat. Tekintettel arra, hogy a lövegtalpul szolgáló mótor elég nagy és szilárd tömeget képvisel, az ide beépítésre kerülő gépágyú legtöbbször nehezebb a szárnygépágyúnál. Így például a svájci Oerlikon-gyár FFS mintájú mótorágyúja 46 kilogramm, vagyis 10 kilogrammal nehezebb a szárnyba építhető FFL lövegnél. Gránátjainak kezdősebessége is nagyobb az utóbbinál, 750 m/másodperc helyett 830 m/másodperc, tehát a kezdősebesség-különbség a mótorágyú javára 80 m/másodperc. A löveg kettőshatású rugózása a csőtengellyel párhuzamos. Dobtára 60 lövésre elegendő lőszert foglal magában.

Az elmult világháborút követő idők első és egyben legjellegzetesebb ágyúsmótorjai közé tartozik a Hispano-Suiza H. S. 12 Xrs folyadékhűtéses (soros) mótor, mely a H. S. 12 Brs leszármazottja azzal a csekély különbséggel, hogy a mótorteknő felső részének formája — a gépágyúval való összeépítéshez szükséges mértékben — megváltozott. A 480 kilogramm súlyú mótor teljesítménye 2600 percenkénti fordulatnál 680 lóerő volt, míg a vele összeépített 20 mm-es Oerlikon-Hispano gáznyomásos gépágyú 835 m/másodperc kezdősebesség mellett percenként 350 lövést adott le.



A 37 mm-es gépágyú beépítési módja a Bell P. 39-en.
A = áttétel.
B = 37 mm-es gépágyú.
C = toldaléktengelyburkolat.
D = 12 hengeres Allison V motor.


A Grumman F5—F1 oldal-, felül- és elölnézeti rajza.



Dewoitine D. 520-as francia vadászok.



A kétmotoros Lockheed P. 38 amerikai vadász.

Már az 1937-es tervezésű és egyetlen példányban megépített holland Koolhoven F. K. 55-ös vadásznál találkoztunk azzal a gépágyú-beépítési gondolattal, melyet az amerikaiak a Bell P. 39 fegyverzeténél valósítottak meg. Hosszas kísérletezés után az American Armament Corporation 37 milliméteres »F« mintájú lövegét találták a célnak legjobban megfelelőnek. Mivel a P. 39-nél a motor a pilóta háta mögött van és toldaléktengely segítségével hajtja a légcsavart, nagyon érdekes ágyú-beépítési mód adódott. Az ágyú a tengely felett, azzal párhuzamosan helyezkedik el, s csöve a tengely végén levő, a motor forgását a légcsavarra továbbító áttétel belsejében folytatódik. A légcsavaragyon keresztül tüzelő löveg csőhossza 1850 mm, súlya 200 kg. Tűzgyorsasága 823 m/másodperc kezdősebesség mellett percenként 90.

Az időegység alatti tűzhatás növelése, valamint az az elv, hogy egy gépágyú üzemzavara esetén még maradjon legalább egy hasonló teljesítményű fegyver a gépen, hozta magával a több gépágyú alkalmazásának szükségességét. A légcsavaragyon keresztül tüzelő gépágyúból egynél több egy motorban nem helyezhető el, ennek következtében más helyre, például a szárnyakba kellett a lövegeket építeni.

A szárnyba épített gépágyúk ötletét az egykori lengyel katonai repülésügy vezetője, Rayski tábornok vetette fel. A nehézgéppuskák, majd később gépágyúk szárnybaépítésének kikísérletezésével a P. Z. L. gyárat bízta meg. A gyár első kísérleti példánya, mely a P. sorozatban a 24-es sorszámot viselte, két Oerlikon FF gépágyúval felfegyverezve került a légierő műszaki bizottsága elé. Varsó közelében történtek meg a kísérletek, részben földön, részben a levegőben, egyes lövések és sorozattűz formájában. A belövést végző gépvezetők a lövések alatt semmiféle különleges, a repülést befolyásoló jelenséget nem észleltek. Sőt, a töltényszámláló berendezés tanusága szerint az egyik pilóta az egyik löveg lőszerhiány folytáni leállását csak akkor vette észre, mikor a másik még 15 lövésen át üzemben volt. Ez a megfigyelés egyúttal azt is jelenti, hogy több szárnyágyúval felszerelt gépek repülés közbeni egyensúlyviszonyára az egyik ágyú üzemképtelensége behatással nincs. A P. 24 sárkánya a kísérletek után semmiféle mérhető eltorzulást nem mutatott. P. Z. L. P. 24 repülősúlya 1820 kg, legnagyobb sebessége 420 km/ó.

Vadászok szárnyába mindig párosával (egyet a bal-, egyet a jobboldalra) építik a gépágyúkat. A beépítés módját a szárny szerkezete szabja meg. Ugyanettől függ a löveg álló, illetve fekvő helyzete is. Mindenesetre az utóbbi megoldás, az ágyú mellett fekvő dobtárral, kisebb mértékben bontja meg a szárnyprofil kedvező aerodinamikai vonalvezetését. Ebből a szempontból legcélszerűbb az a beépítési mód, melynél az ágyú csövének egy része a belépőélen át kinyúlik a szárny belsejéből. A dobtár lőszerjavadalmazása a körülményeknek legjobban megfelelő módon választható meg. (Rendszerint 60—80 lövés.) A lövegeket, melyekkel nemcsak tűzsorozatok, hanem egyes lövések is leadhatók, a pilóta légnyomásos és elektromos úton hozza működésbe. Az ágyú tűzkésszé tételét mindig légnyomásos berendezés végzi.

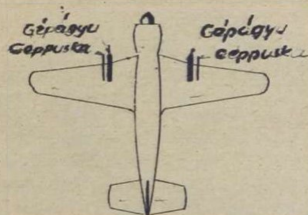
Érdekes, hogy két szárnygépágyú súlya lőszerrel együtt megfelel egy mótorágyú súlyának. A kettőzött tűzhatás elmaradását azonban a nagyobb kezdősebesség következtében beálló lőtávolság-növekedés igyekszik ellensúlyozni.

A harmadik elhelyezési mód gépágyúk számára a kétmótoros, együléses vadászok törzsorra. Ennek a rendszernek bővebb szerkezeti ismertetése, egyszerűségét tekintve, teljesen elhanyagolható. Elegendő, ha annyit jegyzünk meg róla, hogy az összes ürméretű gépágyúk beépítésre kerülhetnek.

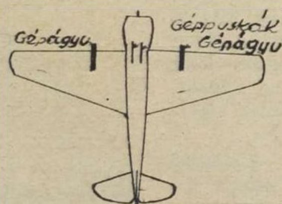
Németország 20 milliméteres Rheinmetall gépágyúját szárnybaépítve, vagy mótorágyúként alkalmazzák. Súlya körülbelül 60 kilogramm és hosszúsága 2 méter. Tűzgyorsasága 470 lövés percenként; az egyes robbanógránátok kezdősebessége 860 m/másodperc. A német vadászfajták közül a Messerschmitt Me 109, Me 115, Heinkel He 112, He 113 és Focke Wulf 198 gépek fegyverzetének alkotja leghatásosabb részét.

Anglia csak a legutóbbi időkben kezdte el a gépágyús vadászok éspedig a Hawker Tornado, Hawker Typhoon és Supermarine Spitfire III. alkalmazását.

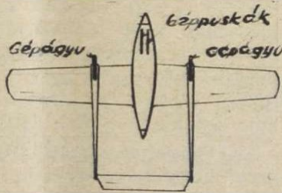
Sebesfi László.



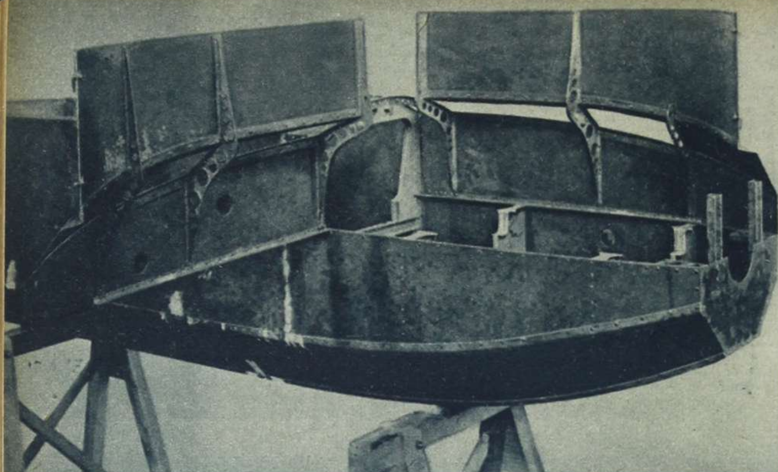
A gépágyúk és géppuskák elrendezése a francia Bloch 151—C1 vadász szárnyaiban.



Az amerikai Curtiss Hawk 75 gépágyús változatának fegyverzetét két szinchron géppuska egészíti ki.



Gépágyúk és géppuskák a Fokker D. 23 vadászban.



A J. 4 jelű gép 4 mm-es teknőalakú páncélzata.



Súlyos találatok ellenére továbbrepült a Junkers-gép.

NEM ÁRT A TALÁLAT A JUNKERS GÉPEKNEK

A háború folyamán már többször közöltünk képeket arról, milyen fokozott mértékben állanak ellen az ellenséges fegyverek találatainak a Junkers-gyártmányú gépek. Nagyon érdekes rövid összehasonlítást tenni a világháborús Junkers-gépekkel a lövés iránt való érzéketlenség tekintetében. Akkoriban, csekély számú kivételtől eltekintve, a harcirepülőgépek fából készültek vagy hegesztett acélcsőszerkezetek voltak vászonborítással.

1916—17-ben megmerevedtek az arcvonalak és felmerült páncélozott csatarepülőgépeknek az ellenséges állások ellen való alkalmazásának terve. Erre a célra azonban olyan gépet kellett teremteni, amely érzéketlen az ellenséges találatokkal szemben. A fából vagy vászonborítású fémvázzal készült gépek erre a feladatra alkalmatlanok voltak. Így jutott a Junkers-gyárnak a megbízás, hogy készítsen megfelelő csatarepülőgépet. Csakhamar megszületett a másfélfedelű J. 4. (egy régebbi cikkünkben már megemlítettük). Ezen a gépen egy 5 mm vastag, 500 kg súlyú különleges páncélteknő védte a motort, a személyzetet és a felszerelést. Ez volt a német repülőipar első sikeres kísérlete lövés iránt érzéketlen gép készítésére. A J. 4. gépből összesen 227 példányt építettek s a gépek feladatukra teljesen alkalmasnak bizonyultak.

A Junkers tanár által választott tiszta fémépítés ma általánosan elfogadott irány és nagyban hozzájárul a gépek találat elleni szilárdságához.

Ma ugyan lehetetlen a motort, a személyzet fülkéit és az üzemanyagtartályokat biztos páncélzattal körülvenni (bár vannak erre határozott kísérletek). Az emelkedés, hasznos teher és csúcsmagasság tekintetében megnyilvánuló fokozott követelmények nem engedik meg az olyan nehéz és nehézkes páncélzat alkalmazását, mint az a J. 4. gépen volt. Mégis számos újítás és szerkezeti megoldás nagyban elősegíti azt, hogy a gépek jobban ellenállanak az ellenséges találatoknak.

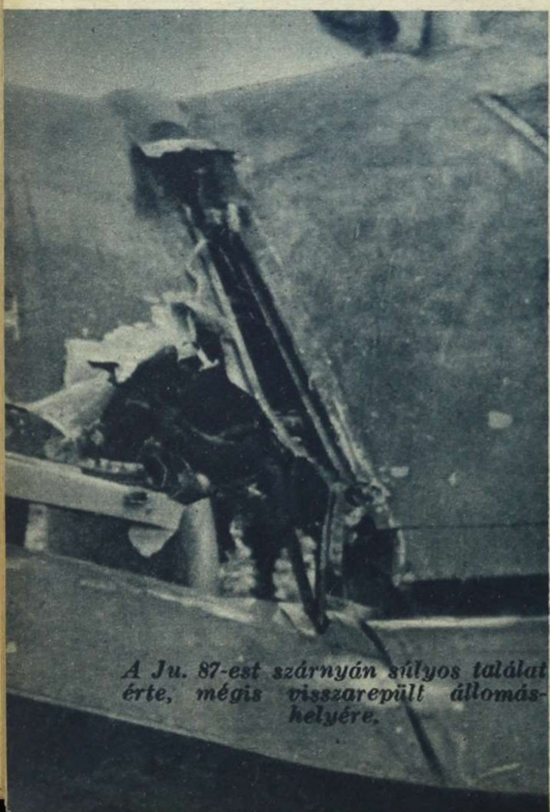
Vegyük csak sorra, milyen szempontok veendők figyelembe ennél a kérdésnél. A fellépő erőket és igénybevételeket a szárnyon, törzsön és vezérfelületeken a főtartók, merevítők és a fémborítás együtt viselik. Így egy főtartó törésénél vagy megsérülésénél a fémborítás szilárdsága elegendő arra, hogy megakadályozza a szárny vagy vezérfelület törését. A tűz veszedelmét nagyban csökkenti a fémépítés.

Mai gépeink önstabilitása kielégítő arra, hogy bármelyik kormányszerv kiesése esetén is a gép tovább repülhessen. Gyakran a vezérsík állításával helyreállítható az egyensúly és könnyen megy a leszállás is. Fémlégcsavarok alkalmazásával is növekedett a biztonság, mert a fém légcsavar szárnyának átlövése nem okoz zavart, míg a fa légcsavarnál hasonló esetben törés lép fel, a szárny szétrobban és kiszakítja a motort.

Kétmotoros harcigépek szempontjából különösen fontos, hogy a gép egy motorral is folytathassa útját, ha a másik megsérülne ellenséges találat következtében. Ezen a téren is kiváltak a Junkers-gépek és majdnem mindig lehetséges volt egy motorral elérni a honi támaszpontot vagy legalább is síma kényszerleszállást végezni. További előnye a mai tiszta fémgépeknek, hogy mély- vagy középfedelű kivitelben készülnek. Kényszerleszállásoknál a törzs alatt lévő szárny felveszi az egész lökést és megvédi a gép személyzetét a sérülésektől. A bevonható futómű is bevált a kényszerleszállásoknál, mert a bevont futóművel leszálló gépek 100—150 méteres csúszás után aránytalanul kis sérülésekkel úszták meg ezt a műveletet.

Összefoglalólag elmondhatjuk, hogy a tapasztalat szerint a Junkers-gépeken a törzs és a hordfelületek átlövése alig okozott komoly sérüléseket. Még légvédelmi ágyúk találatainál is, pedig ezek fél négyzetméteres lyukat vágnak a szárnyba, igen gyakran lehetséges volt a hazatérés. A vezérsíkok sérülései iránt a gépek jó stabilitásuknál fogva érzéketleneknek mutatkoztak. Ha a gépek mégis kénytelenek lennének kényszerleszállani, akkor is a lehető legnagyobb védelmet nyujtja a gépek építési módja. Számos példa mutatja, hogy Junkers-gépek még nehéz és legnehezebb találatokkal is hazatértek s ez azt bizonyítja, hogy a Junkers-repülőgépek építési módja és kitűnő repülő tulajdonságai a legnagyobb biztonságot adják a személyzetnek ellenséges találatokkal szemben.

Nagy Ernő



A Ju. 87-est szárnyán súlyos találat érte, mégis visszarepült állomáshelyére.



A Ju. 87-es törzsét találta el a légvédelmi lövedék, a gép baj nélkül ért haza.

A FORDULÓ

Éles forduló

Ha a vízszintes síkban végrehajtott fordulókban a repülőgép bedöntése 50—85° között van, akkor éles fordulóról van szó. Aki kellő érzékkel és nyugodtan repül és figyelme állandó, annak ez a forduló sem jelent semmi nehézséget. Szembetűnőbbek ugyan a kormányszervek teljesen módosult hatásai, amelyeket a kevésbé bedöntött fordulóknál valamivel enyhébb mértékben tapasztalunk. Valóságban a repülőgépvezető részére semmiféle kormánycsere nem történik, ha megszokta, hogy a kormányokat önmagára az őt hordozó repülőgépre, ill. annak három tengelyére viszonyítsa.

Mint minden fordulónál, úgy az éles fordulónál is legfontosabb a helyes bevitel. Itt azonban különösen szükséges, hogy lassan, finom mozdulatokkal kezdjük a fordulót, mert így pontosan ellenőrizni tudjuk a repülőgép viselkedését a kormánykitérítések hatására. Túl gyors és darabos mozdulatok a megkívánt figyelem felügyeletét majdnem kikapcsolják, a forduló veszít szépségéből és biztonságából és minthogy a goromba kezelés *jelentős hibaforrás*, az eredményt könnyen elvétjük. Ilyen repülést a rosszul iskolázott repülőgépvezetőknél gyakran észlelhetünk.

Egy éles forduló végrehajtása a következőképpen történik: Vízszintes repülésből kiindulva, célszerű enyhén fojtott motorral vagy teljes gázzal végrehajtani az éles fordulót. A repülőgépvezető egyenesen előrenéz a látóhatárra, fokozódó csűréssel és egyidejű oldalkormánybelépéssel, valamint a magassági kormány meghúzásával beviszi a gépet az éles fordulóba. A repülőgép sebességét a kormányszervek kitérítésével állandó értéken tartja és ügyel arra, hogy a motorburkolat egyenletesen haladjon a horizonton. Nem minden repülőgép orrát, motorburkolatát lehet a magasság megőrzése céljából a látóhatárhoz igazítani, mert pl. a FW—56. Stösser-jelzésű gép ilyenkor állandó emelkedést végez. A sárkánykiképzés és a motorfelfüggesztés eme szabályon változtathat és ilyenkor igazodjunk a repülőgép más alkatrészéhez. Keressünk pl. a felső szárny esetében a dúcokon egy hajlást, csatlakozást, tehát olyan pontot, melynek a fenti célra való alkalmasságát a gyakorlat kimutatja.

A bedöntés szélső határánál az oldalkormánynak egyre érzékenyebb szerep jut, ezzel engedjük le vagy emeljük fel a repülőgép orrát. Az egyenletes sebességre ügyeljünk, annak változása *biztos tünete a forduló hibás végrehajtásának*.

Ha túlságosan bedöntöttük a repülőgépet az éles fordulóba és az kezd befelé csúszni, úgy kissé ellene csűrünk és enyhén meghúzzuk a magassági kormányt is.

Ha a látóhatár alá került a gép orra, akkor a sebesség is nő, ezen az oldalkormány ellenkező kitérítésével javítunk.

A helyes és szépen kivitelezett forduló egyik feltétele, hogy végrehajtása alatt a kormányok nyugodtan álljanak. Állandó »pumpálás«, »kavarás« és az oldalkormány gyakori rugdosása lappangó hibát sejtet, melyet a repülőgépvezető véglegesen nem bír javítani s továbbá fölös munkatöbbletet okoz. Mindez *nem vall határozott repülőérzékre*. A repülőgépnek a fordulóba való bevitele után a kormányszerveket tartsuk szilárdan, de nem görcsösen.

Az éles forduló végrehajtásánál leggyakoribb hiba az erőteljes bevitel. Kezdetben az erős mozdulatot a repülőgép sebességtöbblete elrejti. Amint azonban benne vagyunk az éles fordulóban, a hibák kiütköznek. Ilyenkor javítani már sokkal nehezebb, mint lassú, folyamatos kormánymozgás esetén. Az elrontott éles forduló teljes mértékű kijavítása kezdő repülőgépvezetőnek ritkán sikerül. Ilyenkor helyes alkalmazni a legegyszerűbb elvet. A repülőgépet a fordulóból ki kell venni és a fordulót újra kell kezdeni.

A repülőgép, a hirtelen kormányzás adta lendülettel az eredő hibák ellenére is el tudja végezni az éles fordulót, éppen ezért szükséges a teljes fordulók (360°) gyakorlása. Itt szembetűnően bukkannak fel a forduló végrehajtásánál elkövetett vezetési hibák. Célszerű egymásután 5—10 teljes forduló végrehajtása.

Egy másik gyakori hiba a repülőgép fordulóközbeni túlhúzása. Nem felejthető el, hogy mindenkor összhangot kívánа

dőlés,
sebesség,
fordulóív.

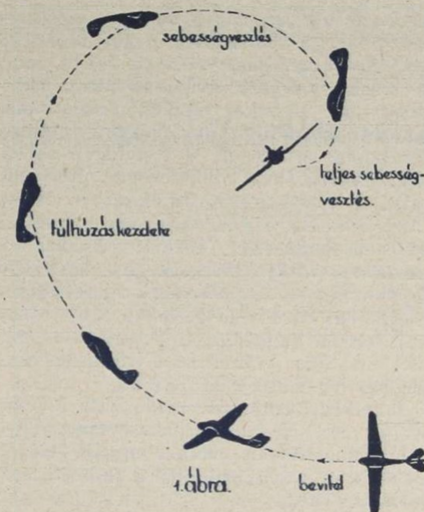
Éles fordulónál aránylag erőteljes a magassági kormány meghúzása. Szükséges az ugyanazon sebesség melletti felnagyobbodott állásszög, hogy a repülőgépnek ennyire ferde helyzetében is elegendő felhajtó ereje legyen. A magassági kormány erőteljes meghúzásának gyakori következménye még az ú. n. »elsötétedés«, amit a magassági kormány megengedésével szüntethetünk meg.

Ha egyenes irányú repülésnél a repülőgépet túlhúztuk, akkor az sebességét elvesztve leadja a fejét, átesik és zuhanórepülésbe megy át. Éles fordulóban ez a túlhúzás aránylag gyorsan következik be és jellemzője a csúszás, mégpedig a lecsúszás. Ilyenkor a kormányhatás a legkisebb értékre, sőt ez alá csökken. A repülőgép orra igen gyorsan a látóhatár alá bukik, végül is a szárnya körül lebillen. (1. ábra.)

Hasonló eset áll elő akkor, ha a repülőgép orrát túlzott oldalkormánykitérítéssel a látóhatár fölé visszük. Ezzel kényszerítenők a repülőgép emelkedését, ám ez még fokozottabb felhajtó erőt kíván. Az ellentétes kormánykitérések túlzottsága következtében beáll a sebességvesztés.

Helyezzünk mindenkor súlyt arra,

Túlhúzott éles forduló.



hogy a repülőgép orra (motorburkolat stb.) mindenkor a látóhatáron maradjon, melyet a korszerű repülőgép motorjának teljesítményfeleslege lehetővé is tesz. Magasságvesztés éles fordulót végrehajtó, kisteljesítményű repülőgépnél könnyen létrejön és ez a hiba nem is küszöbölhető ki.

Éles fordulóból való kivétel éppen olyan lágy és egyenletes legyen, mint a bevitel. Ha tartani kell a sebességvesztéstől, úgy a kivétel a kicsűréssel egyidejűleg a magassági kormány előrenyomásával történjék. Erőteljes kivétel csúszást eredményezhet.

Mivel az éles fordulónak végrehajtása sok hibát eredményezhet, a kezdő repülőgépvezető számára ajánlatos az éles fordulóknak legalább 500 m magasságban való gyakorlása.

Egy repülőgép leggyorsabb fordulóját éles fordulóval érhetjük el. Ez mindenkor attól függ, hogy a repülőgépnek a fordulóba való bevitele, a fordulóközbeni irányítása és a fordulóból való kivétele, milyen ügyes és a fordulóban fellépő erőhatásoknak megfelelő kormánymozdulatokkal lett végrehajtva. A kormányszerveket úgy kell mozgatni, hogy azok hatása a leggyorsabb legyen.

Egy repülőgép legszűkebb fordulóját ugyancsak éles fordulóval érjük el. Ez mindenkor teljes gázzal és a kormányszervek teljesen összehangolt mozgatásával érhető el. A legszűkebb forduló nagyságát mindenkor a repülőgép sárkánya és a beépített motor teljesítménye határozza meg. A legszűkebb forduló sugarát az alábbi képlet mutatja:

$$S = 1.25. \frac{Q}{F}$$

ahol S méterekben, a Q/F (felületi terhelés) pedig kg/m²-ben helyettesítendő be.

A legszűkebb fordulók íve, de általában a fordulók lehetősége is a magasság növekedésével csökkennek. A csúcsmagasság közelében már vízszintes forduló sem végezhető magasságvesztés

nélkül. Itt a repülőgép már oly kis motorteljesítménnyel és felhajtó erővel rendelkezik, hogy a fordulóhoz szükséges több felhajtó erő hiányzik.

Emelkedő forduló.

Emelkedő fordulónál a forduló végrehajtásának törvényszerűségei ugyanazok, mint az eddig tárgyalt fordulók eseteiben. A különbség a forduló által létrejött magasságnyerésben rejlik, amit a kisebb mértékű bedöntés által, valamint az ilyenkor emelőképességű magassági kormány huzamosabb jellegű húzásával érünk el. A repülőgép sebességcsökkenésének lehetősége nagyobb, mint a vízszintes fordulóknál és ennek kiküszöbölése a gázmennyiség növelése vagy a magassági kormány húzásának enyhítése által történik. Az emelkedő fordulónál a méter/másodpercenkénti emelkedés és a vele szemben álló irányváltoztatás nagysága, a szárny bedöntésének mértéke, valamint a sebesség egymással fordítottan arányosak.

Emelkedő lehet az elesforduló is, viszont itt a méter/másodpercenkénti emelkedés kisebb értéket mutat, mivel az erősebb szárnybedöntés a felhajtó erő rovására megy.

Túldöntött fordulónál emelkedés nincs.

Az emelkedő fordulókkal magasságot nyerünk és minden magasságnyerést (emelkedést) fordulókkal hajtsunk végre, mert ezáltal fokozzuk fordulókészségünket.

A legkedvezőbb emelkedési sebességet mindenkor a repülőgép jellemző adatainál megtaláljuk és ezzel emelkedve, folyamatosan enyhe emelkedő fordulókat is végrehajthatunk anélkül, hogy különösebb mértékben csökkenne az emelkedő sebesség értéke. Korszerű repülőgépeknél emelkedő forduló előtt (ha azt legalább a legkedvezőbb emelkedési sebességgel akarjuk végrehajtani) nem szükséges a repülőgépet előzően megnyomni, mert a korszerű motorteljesítmények az enyhe emelkedő fordulóhoz szükséges teljesítménytöbbletet emelkedés közben tűrik, mivel a légsűrítős motorok teljesítménye az emelkedés közben növekszik.

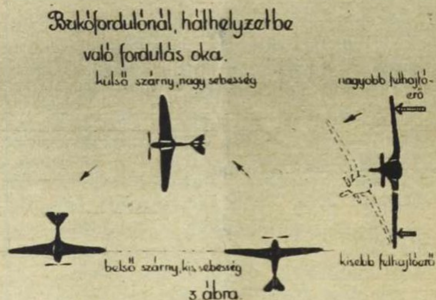
Süllyedő forduló.

Az általános fordulási szabályok maradéktalanul ide is vonatkoznak, csupán a repülés szintje bizonyos süllyedő értéket mutat. A magassági kormányt a kívánt süllyedési érték szerint engedjük csűrve előre, majd pedig érzéssel a fordulónak megfelelően húzzuk meg. A sebesség csökkentése gázelvétellel, a forduló szűkítésével, valamint a magassági kormány meghúzásával történhetik. Kezdő repülőgépvezető hajlamos a gépet túldönteni és annak orrát leengedni. Ezen hiba javítása kevés visszacsűréssel és a magassági kormány meghúzásával történik.

Gáznélküli (üresjáratú) süllyedő fordulók végrehajtásánál az oldalkormány használata jobban kidomborodik, mint a vízszintes fordulók végrehajtásánál.

Bukóforduló.

A bukóforduló úgy a repülőgépvezetőre, mint a repülést nézőre nézve a legszebb és leghatásosabb forduló. Egyesíti a gép fordulékonyságát és a repülőgép sebességének a legnagyobbról a legkisebbre és a legkisebbről ismét a legnagyobbra való sebességváltozását. Mértani alakja egy negyedkör, egy ferde, illetve egyenes repülés felfelé függőlegesen, 180°-os forduló a függőleges síkban, egyenes repülés függőlegesen lefelé, majd ismét egy negyed kör. (2. ábra.)



3. ábra

A bukóforduló kormánymozdulatai a következők: teljes gázzal megnyomjuk a repülőgépet a legnagyobb vízszintes sebességig s ha ezt elértük, lassan meghúzzuk a magassági kormányt, mindaddig, amíg a repülőgép függőleges helyzetbe kerül. Ekkor a magassági kormányt visszaengedjük és igen rövid ideig függőlegesen repülünk. A repülőgép utolsó sebességmaradékánál teljesen kitérítjük valamelyik irányba az oldalkormányt, mire a gép oldalt 180°-kal átbillen és a gép törzse függőlegesen lefelé mutat.

A repülőgépnek ilyenkor fellépő keresztdőlését ellencsűréssel akadályozzuk meg. Lefeléhaladtában a gép sebességet nyer, majd a magassági kormány fokozatos meghúzásával a gép ismét vízszintesen repül. A repülési irány pont 180°-kal kell, hogy megváltozzék.

Kezdettől fogva és a 180°-os forduló alatt is teljes gázzal repülünk és ha a gép már függőleges zuhanásba átment és magától gyorsul fel, vesszük csak vissza a gázt üresjáratig. Ha azonban a bukóforduló tetőpontján túlkorán térítettük ki az oldalkormányt és a repülőgép erősen kifelé csúszik, vagy nagy köríven akar átfordulni, úgy a gáz gyors elvételével ezeken a körülményeken javíthatunk.

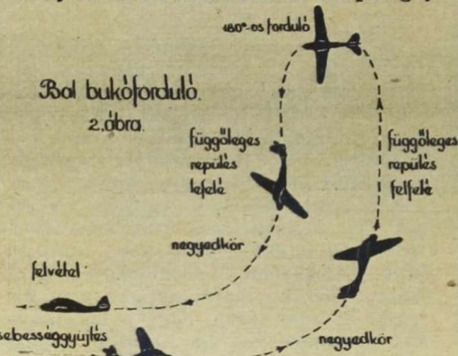
Célszerű a bukófordulót először az átejtésig kihúzni, azután pedig egy bizonyos sebességnél kezdeni az oldalkormány kitérítését, tehát sebesség nélkül és több sebességgel. Ekkor látni fogjuk a repülőgépnek azt a sebességértékét, ahol egy bizonyos ferdesíkú felhúzás esetén az oldalkormányt helyesen téríthetjük ki.

Bukófordulónál a következőkre kell különösen ügyelni: a repülőgépet teljesen függőleges helyzetbe kell húzni s e célból vagy a szárnyat figyeljük, hogy a látási határra merőleges-e, vagy felhők esetén vízszintes repülésben egy megjegyezhető felhőt kiválasztunk az égbolton és addig húzzuk a repülőgépet, amíg a motor felett nem látjuk a felhőt.

Legnehezebb az oldalkormánynak helyes időpontban való kitérítése, ennek az időpontnak a kiválasztása.

Ha túlkorán térítjük ki az oldalkormányt, úgy nem lesz szép a bukóforduló, mivel a repülőgépnek még oly nagy sebessége van, hogy az oldalkormány kitérítése kifelé való csúszást eredményez. A repülőgépet oly magasra kell felhúzni, hogy a sebességet teljesen elveszítve, egy pont körül kis íven forduljon át.

Ha sokáig várunk az oldalkormány kitérítésével, úgy a repülőgép annyira elveszti a sebességét, hogy az oldalkormány hatástalanná válik és a repülőgép



vagy előre, vagy a hátára, vagy ferdén az egyik oldalára átbillen.

A repülőgépet éppen annyira kell meghúzni, hogy sebessége úgyszólván csak annyi legyen, hogy az oldalkormánnyal a helyes irányba billenthessük. Erre nézve nem lehet szempontokat megadni, ez kizárólag érzés dolga.

A függőleges síkban végzett 180°-os fordulónál arra kell vigyázni, hogy a repülőgép valóban a függőleges síkban maradjon és ne menjen át háthelyzetbe. A legtöbb repülőgépnek ez a hajlama, mivel a forduló gépnek a külső szárnyán a nagyobb sebesség folytán nagyobb a felhajtó ereje és ez akarja háthelyzetbe kényszeríteni a gépet. (3. ábra.)

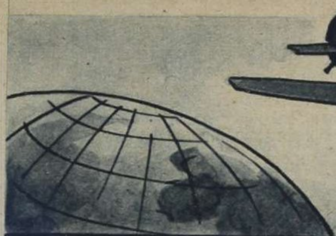
Ennek elkerülése végett szükséges a forduló irányának ellenébe valamennyit csűrni, valamint a magassági kormányt nem húzni, hanem inkább megengedni. Látható tehát, hogy ha a fordulót nagy sebességgel hajtjuk végre, a külső szárnyon fellépő felhajtó erő oly nagy értékű lehet, hogy a teljes ellencsűrés sem elegendő és a gép tetőponton hátára fordul.

A 180°-os forduló után többnyire meg kell nyomni a repülőgépet, hogy fejre álljon, különben a repülőgép magától felvevődik. Lehet a csűrő- vagy oldalkormánnyal javítanunk, ha az iránytól eltértünk. A bukó forduló végrehajtását célszerű vasút, út, egyenes folyó vagy más irány fölött gyakorolni, hogy a helyes irányváltozást ellenőrizhessük. A bukóforduló akkor jó, ha tökéletesen függőlegesig húztuk, fent kis sebességgel szűken átbillentjük és pontosan az ellenkező irányba jövünk ki, mint ahogy a bukófordulót elkezdtük.

Az egymásután következő bukóforduló gyakorlásánál a zuhanó repülésből való kivétel ne legyen erőszakos, hogy az ebből eredő sebességtöbbletet a következő bukóforduló kihúzásánál fel tudjuk használni.

A bukófordulót általában nem szokták a fügyőleges síkig húzni, hanem ettől 10—40°-kal laposabban hajtják végre. A bukóforduló annál szebb és hatásosabb s viszont a végrehajtása is annál nehezebb, minél meredekebbre húzzuk fel a repülőgépet. Egy szép és helyesen végrehajtott bukóforduló kivitelezése nehezebb, mint az egyszerű műrepülési mozdulatok végrehajtása.

Zalán Ervin



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

Légipolitika, szervezés

Fütterer Cuno Heribert, Németország budapesti légügyi attaséja vezérőrnaggyá lépett elő. *Fütterer* vezérőrnagy mintegy három év óta képviseli a német légierőket a magyar fővárosban. Ezalatt mind katonai, mind polgári körökben meleg rokonszenvvel vették körül a megnyerő egyéniségű német repülőtisztet, aki nemcsak hazája érdekeit képviseli Magyarországon, hanem a magyar repülés ügyének is megértő barátja és támogatója a német légügyi minisztériumban.

A m. kir. honvéd légierők parancsnoksága *Fütterer* vezérőrnagy tiszteletére ünnepi ebédet adott, ahol a légierők parancsnoka: *nemes Rákosi Béla* altábornagy dísztőrt adott át az ünnepeltnek a magyar repülők tisztikara nevében.

✱

A »*Times*« panaszos cikkeket közöl a brit pilótakiképzés hiányosságairól. A pilótanövendékek szülői — a cikkek szerint — tele vannak aggodalommal gyermekeik sorsa miatt. A pilótakiképzés szervezetlensége következtében állandóan az a veszély fenyegeti őket, hogy már kiképzés közben szerencsétlenül járnak.

✱

Dél-Afrika légierői. A német »Sportflieger« az Exchange-iroda jelentését közli arról, hogy a délafrikai légierők ma már több mint 2000 repülőgépvezetővel és kereken 28.000 fő egyéb repülőszemélyzettel rendelkeznek, holott a háború kitörésekor csak egyetlenegy repülőezredük volt és a személyi állományuk nem lépte túl az 1500 embert.

✱

A svéd sajtó légből kapott koholmánynak minősíti azt az állítást, mintha az angolok kísérletet tettek volna arra, hogy svéd repülő körökben az angol légierők részére pilótákat toborozzanak.

✱

Japán sietteti a Karolinákon és a Marschall-szigeteken megkezdett repülő- és haditengerészeti-támaszpontok építését. Az idegeneket ezekről a szigetekről eltávolították és sok munkást telepítettek oda.

✱

Katonai repülés

Kinevezések a légierőknél. A Kormányzó Úr Őfőméltósága kinevezte a m. kir. honvédség hivatásos állományában, a repülőknél ezredessé: *Bencze István* és vitéz nemes ippi és érkeserűi *Fráter Tibor* alezredest. Alezredessé: *Venczel Antal, Neogrády Sándor* és vitéz *Eperjesy József* őrnagyot. Őrnaggyá: *Dávidházy János* és *Hollósy Zoltán* századost. Századossá: *Szotyori-Nagy Zoltán, Hollós János, Békássy Antal, Marót Béla, Zákány Zoltán, Orbán Elemér,* vitéz *Trón Zoltán, Onczay Tibor, Prónavölgyi István, Joubert Edvin, Felbán István, Chirke Jenő, Kiss Zoltán* és *Mészöly Lóránt* főhadnagyot. Főhadnaggyá: *Fidy Lajos, Tóth Kálmán, Bejczy József, Halmosy Simon, Fejes László, Szimon László Bánlaky György,* nemes nedecei és lábatlani *Nedeczky Gábor, Szabó Andor, Arató Oszkár, Benkő János, Zajtai Károly, Benke István, Pokorny Endre, Bresskó Gábor, Kósa Gyula, Markovics István* és *Molnár József* hadnagyot.

A repülőszakmánál mérnök-alezredessé: vitéz *Hódy József* mérnök őrnagyot. Mérnök századossá: *Fridrik Dezső, Héjjas Endre* és *Rácz László* mérnök főhadnagyot. Szertári századossá: *Szüts László, Horváth István* szertári főhadnagyot, illetve c. századost. Szertári főhadnaggyá: *Dési Frigyes, Tariczky Zoltán, Hadnagy Endre, Panlini Béla, Andor Pál, Szuszky József, Marcis Béla,* szertári hadnagyot. Szertári hadnaggyá: *Borszéki Lajos, Babarczi Árpád* és *Leheti Antal* szert. zászlóst.

✱

Lassú a pilótautánpótlás Kanadából. A brit légierők fő kiképzőközpontjai tudvalévően Kanadában vannak. A kanadai repülőkiképzés azonban nem történik abban az ütemben, amint a brit hadvezetőségnek szüksége volna rá.

Október végén futott be Kanadából Angliába egy nagyobb személyszállítmány, azonban ez is inkább páncélos-legénységet hozott a kanadai miniszterelnök által beígért új páncélos hadosztály felállításához, míg a velük együtt érkezett repülőlegénység száma mindössze száz volt.

✱

Veszteségek légitámadások következtében. Morrison angol belügyminiszter jelentése szerint Angliában 1941. április 1-től szeptember 30-ig 13.381 személy vesztette életét a német légitámadások következtében. A súlyos sebesültek száma ugyanezen idő alatt 13.182 volt.

Németországban a fenti hat hónap alatt az angol légitámadások halálos áldozatainak száma 2400, míg a sebesültek száma 5311 volt. Az utóbbi szám azonban a könnyű sebesülteket is magában foglalja, akik azonnal vagy rövid időn belül elhagyták a kórházat.

✱

Brit segítség a Szovjetnek. Archangelsk előtt nemsokára befagy a tenger, az angolok tehát már nem sokáig használhatják az archangelski kikötőt a Szovjetnek szóló személyszállítmányok és anyagi segítség partra szállítására.

A különben is gyéren érkező brit szállítmányok közül valószínűleg az utolsók közé tartozik az a hajókaraván, amely november elején kötött ki Archangelskben, az északi vizeken végrehajtott viszontagságos út után. A hajókaravánnal brit repülőgépek, pilóták, repülőüzemanyag, továbbá repülőgépek részére tartalékalkatrészek, valamint repülőgépjavítóműhelyhez szükséges gépek és egyéb felszerelési tárgyak érkeztek a Szovjetnek.

✱

A brit légvédelem titkos készüléke. az angol hírszolgálat híven gondoskodik arról, hogy a lakosságot időnkint megerősítse a győzelembe vetett hitében. Minthogy a hadiszerencse cserben hagyta a brit lobogót, a hírszolgálati irodának mesterséges injekciókkal kell ellensúlyozni a hadszínterekről beérkező, cáfolhatatlan kudarcok sorozatát.

Bizonyára ilyen injekciónak szánták annakidején a norvégiai partraszállást, — meg a német vetések tönkretételét is az önmaguktól lángralobbanó foszforlapocskákkal, avagy Berlinben az Anhalter-pályaudvar levegőbe röpítésének hírét, amely ma is zavartalanul bonyolítja le a forgalmat, mert annyi bombát sem kapott, amennyi egy szemafor tönkretételéhez szükséges.

A brit tájékoztató iroda — valószínűleg hasonló célzattal — azt teszi most közhírré, hogy végre megtalálták a német légitámadások ellenszerét: egy titkos légvédelmi készüléket, amelyet már nagy eredménnyel alkalmaznak is a földi légvédelem női segéderői. Arról is beszámol a hivatalos közlemény, hogy mindjárt az új készülékek felavatásának első éjszakáján hat német bombázó gépet lőttek le általuk Albion ködös égboltozatáról.

Minthogy a készüléket nők kezelik, remélhetjük, hogy az új találmányt nem fogja sokáig a titkok sötét homálya fedni és rövidesen betekintést nyerhetünk a rejtélyes apparátusba, — még mielőtt porrá zúznák vele a német légiharerő valamennyi angol földre merészkedő bombázó repülőgépét...

✱

Az amerikai haditengerészet egyik bombázó repülőgépe november elején az Atlanti-óceán fölött lezuhant. Tizenketten életüket vesztették.

✱

Repülősport

Sportrepülőgépgyártás Amerikában. 1940-ben az Egyesült Államok ipara 6000 darab sportrepülőgépet állított elő. 1941-ben már csak 3500 sportrepülőgép előállításához kaptak nyersanyagot. A gyárak évi teljesítménye, állítólag, 20.000 darab sportrepülőgép.

A gyártási kapacitás azonban nem fog kihasználatlanul maradni, mert katonai repülőgép-alkatrészeket fognak gyártani a légierők részére.

✱

Francia versenyrepülőgép — német felségjelekkel. Max Holste francia mérnök az 1939. évi Deutsche de la Meurthe-serleg-mérkőzésre repülőgépet szerkesztett, a »Holste 20«-at, amelyet a közbe-

jött rendkívüli események miatt csak most tudott befejezni.

A szerkesztő a gép tervezésénél elsősorban a verseny feltételeit tartotta szem előtt. A sárkány teljesen fémből épült, szabadonhordó, mélyfedelű. A pilótaülés a szárny mögött nyert elhelyezést. A kivitelnél a helyes aerodynamikai kiképzésre nagy súlyt vetett a gépszerkesztő, aki a gépet mostanában repülte be Franciaországban — *német felségjelekkel ellátva.*

A gépbe 400 lóerős Régnier-típusú léghűtéses, lógóhengeres mótor van beépítve. Legnagyobb sebessége, földközelben: 496 km/ó, utazó sebessége: 477 km/ó, leszálló sebessége 112 km/ó. Működési sugara: 635 km.

*

Szünetel a légiforgalom a Csendes-óceánon. A Pan-American Airways október végén beszüntette a légijáratokat Kalifornia és a csendesóceáni szigetek, illetve Kína között. Ez az intézkedés állítólag csak ideiglenes jellegű és a légiforgalom a nemzetközi helyzet enyhülése esetén ismét megindul.

*

Afrika és az Egyesült Államok között november 29-én megindul a légiforgalom. A járat végállomása Amerikában Miami, Afrikában pedig Leopoldsville.

*

Újjászervezik a francia légiforgalmat. Ennek első lépéseképpen hatályon kívül helyeznek minden koncessziót, amelyet az állam egyes francia légiforgalmi vállalatokkal kötött.

Érvényét veszti az *Air-France* 1933 óta életben lévő koncessziója is. Ugyancsak megszűnik az *Air-France-Transatlantique* 1937. óta érvényes engedélye. Ez a vállalat, abból a célból létesült, hogy képviselje a francia érdekeket az óceáni légiforgalomban az amerikai és az európai versennyel szemben. Különösen az Európából Dél-Amerika felé irányuló légiforgalom lebonyolításában szántak szerepet a most megszűnő Air-France-Transatlantique alapításának idején.

Szó van arról, hogy nemcsak a légiforgalmi vállalatok engedélyeit vizsgálják felül és veszik revízió alá, hanem más közlekedési vállalatokét is. Így kilátás van rá, hogy a Compagnie des Chargeurs Réunis hajózási vállalat engedélye is megszűnik, amelynek az anyaország és az afrikai gyarmatok közti hajóforgalom lebonyolításában volt fontos szerepe.

*

Műszaki és vegyes hírek

Nehézségek az amerikai hadiiparban. Az amerikai hadiipar rohamos fejlesztése sok megrázkódtatást okoz az Egyesült Államok gazdasági életében. Ez a programm most azon a ponton van, hogy a továbbfejlesztést márcsak a polgári szükségletek kielégítésének rovására lehet továbbfolytatni. Az Egyesült Államok szinte kimeríthetetlen nyersanyagforrásai ellenére a helyzet az, hogy ma már nem áll rendelkezésre annyi acél, horgany, réz, alumínium, gumi stb., hogy abból a hadiipar szükségletének kielégítésén kívül a gazdasági élet polgári szükségletét is súrlódásmentesen és hiánytalanul elláthatnák.

Ennek következtében egyes polgári célra szolgáló iparcikkeket előállító vállalatok kénytelenek üzemcsökkentést végrehajtani és munkásaikat tömegestül elbocsátani, mert a hadiiparcikkek gyártására való áttérés nem mindenütt tudott lépést tartani a polgári cikkek gyártásának kényszerű redukciójával.

Még a gépkocsiiparban is felléptek ilyen zavarok, amely pedig tudvalévően vezetőszerepet játszik az amerikai gazdasági életben. A hadigazdálkodás a gépkocsigyártást az előző évi termelésnek a felére szállította le és a gyárakat repülőgépek és főleg repülő mótorok gyártására kívánta beállítani. Mielőtt azonban a szóbanforgó gyárak repülőipari berendezései elkészültek volna, a gépkocsigyártásban a nyersanyaghiány olyan arányokat öltött, hogy egyes üzemeket le kellett állítani anélkül, hogy az ott felszabaduló munkásokat a repülőgépgyártásban el tudták volna helyezni.

Ennek a vége az lett, hogy a Ford-gyár néhány héten belül 20.000 munkást, vagyis egyötödét a teljes munkáslétszámának elbocsátani kényszerül. A másik nagy gépkocsi-érdekeltség: a General Motors-koncern vezetősége szintén olyan nyilatkozatot tett legutóbb Washingtonban, hogy számolni kell még ez év vége előtt nagymérvű munkáselbocsátásokkal.

Ma még nem lehet felmérni, hogy az amerikai gazdasági életben milyen további megrázkódtatásokat fog jelenteni a hadigazdálkodás, illetve a hadiipar fejlesztése, de annyit máris meg lehet állapítani, hogy amin Németország már évekkel ezelőtt átesett és aminek lépcsőzetes megoldására Németországnak megfelelő idő állott rendelkezésére, Amerikában ez a kérdés még csak most jutott el a forduló pontjához és a nehézségek áthidalása a liberális gazdasági rendszer mellett nem lesz egyszerű.

*

»Repülő hadvezéri domb«-nak (der fliegende Feldherrnhügel) nevezte el a német ipar a Fieseler »Storch«-típusú futárrepülőgépet, amely kis sebességénél, valamint a fel- és leszálláshoz szükséges csekély térszükségleténél fogva kiválóan alkalmas arra, hogy a hadsereg vezetői a harchelyzetről közvetlenül áttekintést nyerjenek. Az elnevezés arra a régi időre utal, amikor a hadvezér még egy magaslati pontról vagy dombtetőről igyekezett áttekinteni a harchelyzetet.

*

A Jumo 211-es Junkers-mótorról a következő adatokat közli a *Sportflieger:*

A Jumo 211 mótornak nagy szerepe volt a német légierők eddig elért sikereinél. A Junkers Ju 87-es és Ju 88-as zuhanó bombázók, valamint a Heinkel He 111-es magas bombázók Jumo 211-es mótorokkal érték el történelmet alkotó eredményeiket. A Jumo 211 folyadékhűtéses, 12 hengeres, négyütemű mótor, A-alakú lógó hengerekkel, mely porlasztás helyett befecskendező eljárással működik.

A befecskendező eljárás megszünteti a porlasztásban gyakran fellépő zavarokat, amit főleg a hőmérséklet és a nyomásváltozás okoz. Ezenkívül a tűzveszély is csökken a befecskendező eljárás által, mert a robbanó téren kívül másutt nincs a mótorban könnyen robbanó levegő és benzingőzkeverék.

A mótor csekély homlokellenállása kedvező aerodynamikai sajátságokat biztosít számára és lehetővé teszi a jó kilátást minden irány felé.

Egyébként teljesítménye: 1200 lóerő. Hengertérfogata: 35 liter. A mótor súlya: 635 kg. A mótor hossza: 1745 mm, magassága: 1069 mm és szélessége: 804 milliméter.

*

Az angol repülőiparban foglalkoztatott munkások 10—12%-a állandóan távol van a munkától. Ez a távolmaradás a repülőipar teljesítőképességét rendkívül hátrányosan befolyásolja.



LELKES GYURKA ÁLMA

REGÉNY. IRTA **HUSZÁR REZSŐ**

(1)

Gólyák szálltak az alföldi nyár sötétkék egén. Biztos körözéssel emelkedtek, a falu mellett elterülő homokbánya napban izzó háta fölött. Ezt a bányát hegynek nevezte a síksághoz szokott nép, pedig dombnak is alig volt mondható. Egyik oldalát kikezdte az ásó és messze virított az aranysárga homokfal. A másik oldala fűvel volt borítva, tarka virággal telehintve és enyhe lejtéssel omlott a síkságra.

Lelkes Gyurka, a falu asztalosának fia, ott állt a domboldalon és a gólyákat nézte... Lélekben minden magyar fiú repülő! Ő sem volt kivétel. Gyönyörködő áhitattal itta szemével a látványt. A magyar Alföld hű madarai méltóságteljesen emelkedtek. Egyre feljebb jutottak, mintha meg sem akartak volna állni a turáni ősök nagyszerű jelképéig, az örökké ragyogó napig! Bátran tehették! Szárnyukat nem viasz tartotta össze, mint Ikárusz szárnyát, hanem az évmilliók óta munkáló földi élet formálta ki mesteri kézzel! Gyurka a végtelenségig is elnézte volna repülésüket, pedig akár mindennap láthatta őket. De, vajjon a repülés szerelmesei betelhetnek-e valaha is a földhözkötöttség legyőzésének látásával!?... De őt nemcsak a látvány szépsége ragadta magával. Agyával a titkot boncolgatta, mely az élő testet a levegőtengerben való úszásra képesíti. A magyar ember álmodozásába is beleszövi a valóságot és képzeletét mindig csak az öröktörvényű világrend mezőségein legelteti. Gyurka huszonkét évének lelkesedésével, de az alkotó elme tapasztalatgyüjtő készségével figyelte a szárnyak lehelletfinom munkáját, mellyel minden felesleges erőkifejtés nélkül, a tökéletességig kihasználták a meleg levegő emelőerejét!

A gólyák már oly magasan köröztek, hogy a szikrázó napsugárözönben nem tudta tekintetével követni őket... Lehúnyta szemét... Igen... ha semmi sem jön közbe, akkor jövő vasárnap titokban kipróbálja a gépet, melynek hónapok fáradtságával készültek darabjai, kis házuk padlásán a szalma alá rejtve várják, hogy tervezőjük összeállítsa őket. Még édesapja sem tud a dologról, pedig sosem ellenezte fia tervezgetéseit. Gyurka azonban kész eredménnyel szeretett volna előállni; hadd lássa az öreg, hogy a napi munkából kihasított órák nem vesztek kárba... A gépnek jövő vasárnap repülni kell! Olyan gép az, amilyet még nem látott a világ! Emberi erővel hajtható. Szárny helyett, vászonnal bevont kettős henger, motor módjára forogva, úgy tartja fenn a készüléket a levegőben, mint az úszótalp a vízirepelőgépet a vizen. A felemelkedéshez és továbbhaladáshoz szükséges húzóerőt lábbal hajtott légcsavar szolgáltatja.

Gyurka számolt a kezdeti nehézségekkel. Tudta, hogy semmiféle új alkotás sem tökéletes. Ő azonban éppen arra volt a legkíváncsibb, hogy a kísérleti repüléskor milyen hibák fognak előbukkanni és a tökéletesítésnél, milyen tapasztalatokat használhat majd fel. Eszközei szegényesek voltak és gépe építésénél sok olyan megoldástól kellett elállnia, mely sokkal biztosabbá tehette volna a sikert, de amelynek elérhetése az ő anyagi felkészültségét jóval meghaladta. Rég beletörődött abba, hogy a nincstelen feltalálóknak sokkal emberfelettibb erőfeszítéssel kell ugyanazért vagy a még silányabb eredményért küzdeniök, mint az anyagilag tehetőseknek vagy a támogatottaknak. Ez azonban nemhogy elkedvetlenítette volna hanem még küzdőképesebbé tette! A magára utalt és saját leleményességére támaszkodó férfi akaratereje és munkakedve teremti a csodákat! Azonban az önmegtagadó küzdelem a mostoha körülményekkel, a sikertelenségek halmazán át előre a cél felé, ez a csodálatos, ez a hősi példa az úttörők harcában!

Az ember észbeli képessége születési adottság. Ennek alapján a társadalom nagyjában a vezetésre, alkotásra fogékony, teremtőképességűek és az inkább csak átvevő, végrehajtó tehetséggel rendelkezők csoportjára osztható. Gyurka az alkotószellemű emberek csoportjába tartozott. A fáradhatatlanul munkálkodó elme okuló és következtető hajlamával volt megáldva. Meglátásai az életből nyertek tartalmat, de amit a falu nem nyujthatott a kutató szellemnek, azt az agy maga okosodta ki magának. Miként a művésznek a művészet valamely ága, az iparosnak a szakmája, a gazdának a földje, az életművésznek a könnyű élet ad tartalmat és célt, úgy töltötte be Lelkes Gyurka életét a repülés.

Pedig akkoriban falun repülésről álmodozni vagy azzal kísérletezni, egyértelmű volt a legteljesebb magárahagyatottsággal. Azt a lendületesen induló magyar repülést, mely az ezerkilencszáztizennégy előtti békében a Zsélyieket, Székelyeket, Kvasz Andrásokat és a többi, páratlan úttörőt adta nekünk és a világháború alatt a magyar repülőhősök káprázatos teljesítményeivel ejtett ámulatba barátot, ellenséget egyaránt, Trianonban kerékbetörték. A turul szárnyát alaposan megnyírbálták... A néhány lelkes torokból felharsant kiáltás: »Mégis repülünk!« visszhangtalan maradt, mert itt is, mint akkor Európában mindenütt, felcserélődött szerepekben felcserélt szereplők játszották a tervezés és építés súlyos drámáját. Csak elvétve akadt az irányítók között, aki a repülés minden téren való roppant horderejét felismerte volna! A kiáltók magukra hagyatva, megkezdték a legkeservesebb, de leghősibb küzdelmet, a mellőzöttek és félreismertek harcát a közöny és rövidlátás ellen, a magyar repülésért!

Gyurka alig tudott róluk valamit. A távolság, a nincstelenség meghiúsította minden igyekezetét, mellyel kapcsolatot teremthetett volna azokkal, akik közvetlen a repülésnek élhettek. Teljes súlyával átérezte az egyedüllét szörnyű meddőségét. Alkotó és irányító kedvét azonban nem befolyásolta helyzete.

Mikor a saját tapasztalatszerzésére és gyönyörűségére modelépítésben komoly eredményt ért el, nagy elhatározás fogant meg agyában. Elhatározta, hogy megszünteti elszigeteltségét és komoly építő munkához lát. Társakat szerez maga köré. Társakat, akiket ő fog megnyerni és felnevelni a repülés számára! Velük, közös erővel azután majd kiverekednek maguknak egy kis helyet a nap alatt, ahol értelmet és célt nyer a küzdelem! Falujában rajta kívül senkit sem érdekelt a repülés. Mindegy volt tehát, hogy honnan, melyik évjáratból szemel ki híveket repülőszektája részére.

Választása a nálánál fiatalabbakra esett. Előttük az induláshoz szükséges tekintélyt elérhetőnek vélte.

Gépeivel, amelyekkel eddig csak egyedül szokott kísérletezgetni, egyik nap megjelent a faluvégen, a sárkányt eregető gyerekek közt. Jól érezte, hogy közöttük talál társakra, mert hiszen őket játékszerük megválasztásánál öntudatlanul a repülés vágya irányította. Kőhöz vagy bokorhoz erősített fonál végén, különbözőszínű papírsárkányok úsztak a magasban. Mezítlábas gazdáik a földön kuporogva vagy zsebretett kézzel álldogálva őrizték lebegő alkotásukat. Közeledtére kérdőn néztek egymásra és gyanakodva bámultak a magával hozott modelekre. Szokatlan és gyanús volt számukra, hogy oly felnőtt, nagy fiú, mint amilyen szemükben Gyurka volt, váratlanul a társaságukat keresi. Őt azonban a szinte ellenséges bizalmatlansággal határos, hűvös fogadtatás nem zavarta. Kedvesen mosolygott feléjük és barátságosan köszöntötte őket. Nézte sárkányaikat és megdícsérte ügyességüket, mellyel azokat elkészítették.

— Mennyivel élvezetesebb lenne a játék, ha a sárkányaitok saját erejükből repülnének és nem lennének a szél kényekedvére bízva, — mondta nekik és azzal már fel is csavarta egyik gumimotorosát és útjára engedte. A kis model, mintha érezte volna, hogy toborzó hivatást kell betöltenie, oly gyönyörű bemutatót repült, hogy a gyerekek szájtátva bámultak utána. Gyurka biztatta egyiküket, hogy szaladjon a földet ért gépért. A szólított nyakába szedte lábát és loholt a modelért. Óvatosan nyúlt feléje, de miután tapasztalta, hogy sem nem rúg, sem nem harap, hirtelen nyakoncsípte és diadallal hozta vissza! Társuk vakmerő tette láttán a többiek szorongása is felengedett. Lelkesen figyelték az egymás után indított gépek repülését és egymással versenyezve rohantak értük. A sárkányok magukra hagyatva, céltalanul lődörögtek a magasban és irígykedve tekintettek az alattuk röpködő vetélytársukra.

Gyurka elérte célját. Már nem volt egyedül. Körötte sorakozott a leghálásabb gyülekezet, a lelkesedni és rajongani tudó, játékos gyereksziv!

Napról-napra ragaszkodóbbá vált a kis csoport. Gyurka

megszerettette magát velük és a szereteten keresztül, észrevétlenül megnyerte őket a repülés alapja, a modelépítés számára!

— Ha komoly repülők akartok lenni, itt kell kezdenetek. Ti is azok közé fogtok kerülni, akik a magyar légi hadsereg tagjai lesznek! — mondogatta. Igy táplálta bennük a tettvágyat! Igy éreztette velük játékos munkájuk komoly célját. A magyar légihadsereg akkor még nem volt sehol, de hogy annak a nagyszerű időnek, melyben a mi hadigépeink is ott fönn szántják majd a levegőt, el kell jönnie, oly természetesnek vette, mint a napfelkeltét!

A falubeliek megmosolyogták erőfeszítését.

— Gyurka komolyabb munkát is végezhetne, mint hogy kölykökkel röpülősdit játszik — szokták mondogatni apjának. Az öreg azonban, kinek Gyurka rajongva beszélt a repülés szépségéről és a benne rejlő óriási fejlődési lehetőségekről, rég a fia pártján állt. Szelíd szavakkal kísérelte megértetni falubélijeivel, hogy ez a játék sokkal komolyabb célt szolgál, mint akár a kocsmázás, a kuglizás vagy az ő asztal- és koporsókészítése. Igaz, hogy nem lehet megélni belőle, de viszont érelmeszesedést vagy gutaütést sem lehet tőle kapni. Az emberek hümmögettek, a fia pedig csüggedetlenül szervezte, irányította és fejlesztette repülőcsapatát. Az asztalosműhely mellett lévő kis félszerben rendszeres repülőmunka folyt. Hetenként, meghatározott napokon, Gyurka elméleti és gyakorlati oktatást tartott. Ösztönös tudása és önképzésből eredő gyakorlata bőven elég volt ahhoz, hogy társait a repülés alapfogalmaival megismertesse és a modellépítés művészetébe beavassa.

A tagok száma egyre gyarapodott. Lelkesedés, tehetség és munkakedv mind együtt volt. Gyurka gyönyörűséggel tapasztalta, hogy a kis magyar koponyákban, a szabad tervezési lehetőség hatására, mennyi új ötlet, hány nagyszerű meglátás születik! Nagy biztatásként hatott rá az eddigi út eredménye. Elhatározta, hogy őszkor modelversenyt rendez. Végzett munkájuk feletti szemlének és erőpróbának szánta. Azt tervezte, hogy a bemutatóra meghívja a falut is. Talán majd akad néhány ember, aki eljön. Nem árt, ha többen és többen barátkoznak meg a magyar repülőgondolattal, melyet, úgy érezte, egyedül képvisel itt és ameddig a szem ellát vagy még azon is túl?

Az ősz szép, derült vénasszonynyarat hozott. Október elején, a bírótól a kondásig, megtudta a falu, hogy az elkövetkező vasárnap, a homokbányán ifjúsági repülőbemutató lesz. Gyurka nem várt nagy érdeklődést. Néhány kődobáló rosszcsontra és azokra számított, akik szeretnek a mások hiábavalónak látszó munkája felett mosolyogni. Nem számolt az eseménytelen falusi élettel, melyben minden hír, még a legkisebb is, ujságként hat és kíváncsiságot ébreszt.

Mikor katonás sorokban menetelő csapatával a homokbányánál megjelent, ámult a csodálkozástól! Majdnem az egész falu ott volt! A sokadalom illendő készséggel nyitott utat a közeledőknek, pedig csak egyszerű mezítlábas gyerkőcök taposták ütemesen a füvet. Közülük talán egyedül Gyurka viselt csizmát. Arcukról azonban tiszteletet parancsoló öntudat sugárzott, mintegy hirdetve az eljövendő új feladat vállalását! Mindegyikük kezében ott volt a gépe, mint a legigazibb repülőjelvény!... A tömegen belül kerülve, Gyurka meglepetése fokozódott. A falu előkelőségei: a pap, a tanító, a bíró, a jegyző, az orvos, mind egy szálig ott voltak.

Gyurka szíve nagyot dobbant! A tanító mellett felfedezte annak lányát, Anikót is! De sokszor bámult utána, ha Anikó végigmenve a Fő-utcán, elhaladt házuk előtt! Most itt van és végig fogja nézni a bemutatót!...

— Elhoztuk a falut, hadd lássuk, mit tudnak a mi fiaink, kiáltotta Gyurka felé a tiszteletes és az egész gyülekezet arca egyetlen biztató mosolygás volt feléjük! A csapat megállt és arccal a közönség felé fordult.

— Nem számítottunk ilyen kedves meglepetésre és végtelen boldogsággal köszöntjük a falu kedves vezetőit és lakóit — válaszolta Gyurka a fogadtatásra.

— Imához! — hangzott a vezényszó és a csapat elimádkozta a nemzeti imádságot...

— Most pedig, folytatta Gyurka, engedjék meg, hogy a bemutató megkezdése előtt ismertethessem szerény törekvésünk értelmét és célját. Igy talán egészen más szemmel fogja mindenki látni, hogy nem egyszerű gyermekjáték az, amit művelünk. A jövő a repülésé! Idő, távolság és nemzetek felett egyetlen úr lesz: a repülőgép! A gyorsaság nagy erő! Őseink lovakon száguldva győzték le a gyalogosan hadakozó ellenséget és Spanyolország kalandozva biztosítottáik hadifölényüket Európában! Nekünk repülőhadsereg kell, hogy visszaszerezhessük, amit elraboltak tőlünk és Nagy-Magyarországot örökre megtarthassuk!... Minden előrelátó és élni akaró nemzet felkészül a repülőkorszakra. Mi sem maradhatunk el! El kell jönni az időnek, mikor honvédelmünket és gazdaságunkat hatalmas légisereg szolgálja!...

Gyurka a homokbányán állva, a némán hallgató magyarok feje felett, a messzeségbe tekintve szónokolt. Elragadta az őszinte lelkesedés heve! Ugy érezte, hogy túl erdőkön, mezőkon, az egész csonka országhoz beszél! Tekintete visszasiklott a hallgatóságra és mintegy látomásból ébredve, nyugodtabb hangon folytatta:

— Ez a nagy cél, a mi hitünk, biztatásunk és irányítónk! Munkálkodásunk első lépés e nagy cél felé. Most sajátítjuk el a repülés ábécéjét. A nagy, komoly gépeket is ugyanazok az erőtörvények tartják fenn a levegőben, mint a mi kis gépeinket. Ezeknek a játékszereknek tűnő szerkezeteknek az elkészítése és repítése visz bennünket a repülés birodalmába. Igy kerül birtokunkba a levegőben maradás titka! Most pedig megkezdjük bemutatónkat, mely egyben verseny is lesz a gépek között, melyeknek mindegyikét a maga tulajdonosa egyedül, sajátkezűleg, saját elgondolásainak felhasználásával alkotta. Itt fog eldőlni, hogy kinek az elgondolása jobb!...

A jelenlévők még alig ocsúdtak a beszéd feletti meglepetés alól, mikor az első gép, mintha csak a szöveg folytatása lett volna, átrepült a fejük felett és a lankás alján meghúzódó akácosnak vette útját.

— Ugylátszik, melege van és hűsölni megy — hangzott valahonnan a humoros megjegyzés. A meghatódottságban elmerült hangulat kedélyességbe csapott át és a közönség egyetlen szórakozó, verseny átélő, lelkes tömeggé olvadt! Amelyik gép messzebb repült vagy tovább maradt a levegőben az átlagnál, az lelkes ovációban részesült és még az öregebb gazdák is utána eredtek, hogy megfoghassák és szemügyre vehessék a repülő jószágot.

A verseny végeztével Gyurka azzal jutalmazta az első három legjobbat, hogy kinevezte őket csoportvezetőkké. Ez azzal a dicsőséggel járt, hogy a tagoknak az ő kezük alatt dolgozva, az ő győztes gépeiknek építési elvét és jó tulajdonságait kellett a modelépítésnél szem előtt tartani és felhasználni. A dicsőség a legközelebbi versenyig tart. Amikor majd az új győztesek fognak a régiek jogába lépni.

Mielőtt a közönség szétoszlott volna, a tiszteletes beszédet intézett a jelenlévőkhöz, melynek lényege az volt, hogy Gyurkáék munkája nagyon komoly ügyet szolgál és a jelenlévők jobban tennék, ha gyerekeiket az utcán csatangolás és a falukörnyéki madárfészkek dézsmálása helyett, Gyurka csapatába engednék! A bíró a félszer helyett, rendes helyiséget helyezett kilátásba a részükre. A tanító pedig, aki világéletében fúró-faragó ember volt, egyszerű tagnak jelentkezett... Gyurka szeme találkozott Anikó szemével és azok a szemek nem néztek el felette, hanem elismerő csodálattal pihentek rajta. Jóleső melegség futott át szívén...

*

Most, ahogy itt a homokdombon állva és a gólyák repülését figyelve, mindez átvonult emlékezetében, Gyurka tökéletesnek érezte az első lépés sikerét. Majdnem egy eve a versenynek, mellyel meghódította a falu és Anikó szívét... Azóta még komolyabb, még nagyszerűbb gárdát nevelt a modelezésen keresztül a repülésnek. A falu úgy tette magáévá ezt a szokatlan sportot, mint például Bugac a pásztornapokat vagy Szeged a paprikavásárt. Gyurka mégis érezte, hogy falu egy sziget a tengeren, ahol a fejlődésnek határt szab a víz... Hiába hozatott a tanító külföldi szaklapokat. Anikó hiába ollózta ki és szállította a »Repülő-otthonba«, ahogy a tagok a bíró által szerzett, döngöltpadlójú szobát nevezték, a magyar repüléssel foglalkozó ujságcikkeket. Fejlődésnek már szűk volt a modelezés nyujtotta keret. Némelyikük úgy túlnőtt már ezen a kereten, hogy Gyurka szíve sajgott belé. Ugy kellett volna nekik a vitorlázó repülés, mint a falat kenyér! Szinte fájón érezték, hogyha nem találnak mielőbb kapcsolatot az ország más részeiben küszködő, hasonló lelkes csoportokkal, akkor erejük önmagában szétforgácsolódik és elvész az egyoldalúság sivatagában...

Gyurka hazafelé indult... Talán sikerül emtererő hajtotta gépével kitörnie a nagy nyilvánosság elé és az így felkeltett figyelmet ráterelheti munkálkodásukra és az ő küzdelmükhöz hasonló, égető kérdésekre! Igen! A hengerszárnyú gép! Élő postagalambja lesz az elszigeteltség tengerében álló falu repülőcsapatának! Nem lesz rászorulva a homokbánya emelő áramlatára, mint a gólyák! Oda fog vele szállni, ahová akar! Elrepül majd régi vágyának színhelyére, a fővároskörnyéki hegyoldalakon kísérletezgető vitorlázó repülőkhöz!... Ott küzdötték még akkor azok a magyar motornélküli repülés első harcát! Lankadatlan kitartással szelídítették a levegőtengert a németektől vásárolt nehézkes gépek alá. A magyar vitorlázó repülés hőskora volt ez! Küzdelem a minden téren mostoha viszonyokkal!...

(Folytatjuk)

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

ADOMÁNYOK A REPÜLŐALAPRA

»A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az Alap részére 1941 október havában érkezett adományokért ezután is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza.«

Gulyás Gusztáv ny. áll. alezredes Bp. Lógodi-u. 74. 5.— P, Hangya Szövetkezet Bököny 50.— P, Hangya Szövetkezet Hajdunánás 100.— P, Hangya Szövetkezet Nyirábrány 50.— P, Csizmás Mihály Szolnok 44.35 P, M. kir. IV. hdt. tart. gt. tanfolyam hallgatói Bp. 210.— P, Csönge község Elöljárósága 15.— P, Doba község Elöljárósága 74.— P, Hoffmann György Bódé 5.10 P, Szalay Pál ny. áll. polg .isk. ig. Dunaharaszti 50.— P, Rapaport Ábrahám Ökörmező 30.— P, Grenzsa Mihály Ökörmező 30.— P, Nojavics Márton Ökörmező 50.— P, Lebovics Herman Ökörmező 50.— P, Beled község Elöljárósága 50.— P, Miháld község Elöljárósága 50.— P, Pécs Város 1250.— P, Técsői járás Főszolgabírájának átutalása 35.— P, Hernádkak Elöljárósága 10.— P, Virághalmy Jenő Püspökhatvan 14.30 P, Porva község Elöljárósága 10.— P, Olasz falu községi Elöljárósága 20.— P, Bekecs község Elöljárósága 50.— P, Legyesbénye község Elöljárósága 50.— P, Sóstófalva község Elöljárósága 9.— P, Szombathelyi Tankerületi kir. Főigazgatóság Szombathely 3827.39 P, 187.— P, 1140.37 P, Győrasszonyfa községi Elöljáróság 15.— P, Györköny község Elöljárósága 100.— P, Porva község Elöljárósága 10.— P, Rozsnyó megyei város 600.— P, Sikeres István Gyula 10.— P, Gulyás János Csongrád 1.— P, Pető György Karcag 20.— P, Lókút község Elöljárósága 20.— P, Rákóczifalva község Elöljárósága 200.— P, Kerekes Árpád Bp. 2.— P, Porcsin Gyula Derecske 7.— P, Budakalászi Textilművek tisztviselő- és mesterkara Budakalász 123.20 P, VIII/2 tábori kórház tiszti kara Kassa 18.63 P, Nagydorog község Elöljárósága Nagydorog 50.— P, Siklós község Elöljárósága 688.— P, Nagylók község Elöljárósága 600.— P, Tóth János Bp. 1.— P, Hernádnémeti község Elöljárósága 460.— P, Királyhelmec község Elöljárósága 150.— P, Magyar államvasutak alkalmazottainak Rudolf Trónörökös Egyesülete 1000.— P, Tiszafüredi aut. orth. izr. hitközség 24.— P, Nuhsim József Bp. 15.— P, Bagolasánc község Elöljárósága 10.— P, Óbecsei m. kir. adóhivatal átutalása 426.96 P, Apatini m. kir. adóhivatal átutalása 1058.51 P, Budapest székesfőváros adománya 50.000 P, Tatabánya község Elöljárósága 1000.— P, Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. munkásságának adománya Bp. 204.86 P, Bodrogzsadány község Elöljárósága 10.— P, Rimaszombat város 200.— P, Balatonzamárdi község Elöljárósága 240.— P, Csajág község Elöljárósága 70.— P, Gyügye község Elöljárósága 10.— P, Cégénydanyád község Elöljárósága 10.— P, Szamosújlak község Elöljárósága 10.— P, Küngös község Elöljárósága 25.— P, Nagykörü község Elöljárósága 30.— P, Lajoskomárom község Elöljárósága 100.— P, Mamuchich György Letkés 10.— P, Rábasebes község Elöljárósága 40.— P, Vág község Elöljárósága 50.— P, Csizmás Mihály Szolnok 24.20 P, Zvirics Miklós Ökörmező 16.— P, Zvirics László Ökörmező 13.49 P, Dávod község Elöljárósága 50.— P, Pestszenterzsébeti Egyesület Piaci csarnoki és vásári keresk. egyesülete 44.34 P, Kenderes község Elöljárósága 100.— P, és Radics-féle tánemulatság jövedelméből 9.04 P, Bodrogolaszi község Elöljárósága 20.— P, Sára község Elöljárósága 5.— P, Szücs Ferenc Feketeerdő 5.— P, Mátyásföldi Lawn Tennis Club 50.— P, Glück Ignác Hernádvécse 1.— P, Függetlenség útján befizetett adomány 29.10 P, Kiss Ernő dr. Berettyóújfalu 3.— P, Kerekes Árpád Bp. 2.— P, Zsebeháza község Elöljárósága 5.— P, Magyarkeresztúr község Elöljárósága 20.— P, Vadosfa község Elöljárósága 5.— P, Hollán Oszkár Bp. 120.24 P, Tamási község Elöljárósága 100.— P, Gulyás Gusztáv ny. áll. alezredes Bp. 5.— P, Virághalmy Jenő Püspökhatvan 16.70 P, Szolnok vármegye adománya 1000.— P, M. kir. V. honv. fog. von. oszt. 2 oszlop »Erdélyi« karp-ok 279.60 P.

ÉVVÉGI ELLENŐRZÉSEK

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap megkezdte a bizottsági évvégi ellenőrzéseket és rovancsolásokat.

Ezúton is felhívja a támogatott egyesületek figyelmét, hogy a bizottság nemcsak a pénzkezelést, hanem az anyagkezelést is ellenőrzi és a raktárt is rovancsolja, miért is az évvégi leltári kimutatásokhoz hasonlóan, az anyagokról is kimutatást kell előzetesen összeállítani. Természetesen ezenfelül az ellenőrzés megejtéséhez szükséges összes pénztárnaplók, anyagnaplók és azok bizonylatainak is rendelkezésre kell állani.

Az ellenőrzések időpontjáról az érintett egyesületeket a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap legalább 48 órával korábban írásban is értesíti.

Budapest, 1941 november 13-án.

REPÜLŐK FELSZÁLLNI...!

Szilas Tibor, a vitorlázó-rekorder, motoros-repülő és regényiró beszél életéről, a repülni vágyó magyar ifjuságról

Fiatalember, huszonhét-huszonnyolc esztendős. Amikor a szobába lépek, udvariasan feláll. Megtermett, nyulánk növésű. Az arca... igen, valakire nagyon emlékeztet... valakire, aki...

Kérdésünkre azonnal megkapjuk a meglepő választ. Az öccse *Simor* Miklós ujságírónak, az emlékezetes debreceni szerencsétlenség egyik tragikus áldozatának.

— A bátyám volt — mondja halkan.

Csend lesz. Pár perccel később már egymás mellett ülünk és beszélgetni kezdünk, róla, az életéről, eredményeiről és regényéről, amelyet a repülőkről írt. Lassan-lassan eloszlik a felhő, szavai átizzanak, egy rajongó, hivatásának élő ember beszél, hittel és szeretettel legnagyobb élményéről, a repülésről.

„Hallottam, hogy valami csoda van Farkashegyen...“

Először a kezdetről beszél, a nehézségekről, az ifjúság küzdelmeiről. Szavai nyomán elém tárul egy lelkes, álmodozó gyerekember élete. Reálba járt. Osztálytársai közül hárman voltak jóbarátok. Nyáron turistáskodtak, barlangot kutattak, eveztek, télen sitalpon bolyongták be a havas hegyeket. Nyolcadik gimnazista korában hallott először vitorlázó repülőinkről.

— Hallottam, hogy valami csoda van a Farkashegyen — mondja, — hogy motornélküli géppel levegőbe emelkednek, úgy repülnek, mint a madarak. Ezerkilencszázharminc őszén volt ez. Persze kimentem megnézni. Hát igen, vitorlázó repülők dolgoztak kint. Cserkészek, fiatalok. Mindjárt közéjük álltam. Vitéz *Hefty* Frigyes lett az oktatóm...

Ezek az idők voltak a kezdet esztendői. A magyar repülés még igazán »gyerekcipőben« járt. A fiúk maguk építették gépeiket, maguk kisérleteztek.

— Első éves műegyetemista koromban — mosolyog — vagy ezer kilométert gyalogoltam, csakhogy a mienknél tökéletesebb gépeket láthassak. Barátommal, Duló Mihállyal, aki szegény, a nagyváradi repülőszerencsétlenségnél vesztette életét, kimentünk Németországba, Röhnbe, egy repülőversenyre. Persze csak mint nézők. Négy hétig tartott a verseny és ezalatt tanultunk és tanultunk.

Ötven kilométer távolság, ezer méter magasság, öt óra a levegőben

Már mint műegyetemista lépett be a Műegyetemi Sportrepülőkhöz, ahol megszervezte a vitorlázó-repülő osztályt. 1935-ben nemzetközi teljesítmény-jelvényt szerzett. *Ötven kilométer távolsági utat, ezer méter magasságot és öt óráig tartó vitorlázást követelt meg ez a szép jelvény, amelyet az országban harmadiknak szerzett meg. A világon hatvankilences sorszámú a jelvénye.*

Azután a motoros-repülőkhöz került át. Nem volt egyszerű a dolog. Akkoriban nagy viták folytak arról, hogy a vitorlázó repülés elősegíti-e a motoros kiképzést? Pontosabban, lehetnek-e jó motoros repülők a vitorlázókból?

Szokás volt, hogy csak háromszáznégyszáz kétvezetéses próba után »engedték« a növendéket egyedül a levegőbe. Ennyi felszállást kellett az oktatónak a növendékkel megtennie. *Szilas harmincnégy próba után felszállott...*

Azóta a vita eldőlt. Mielőtt motoros kiképzésre viszik a repülőket, előbb meg kell tanulniok vitorlázni is. Ezekből lesznek aztán a legjobb repülők.

— Tavalyelőtt távolsági rekordot repültem — mondja *Szilas* Tibor egyszerűen. — legújabb rekordom *magassági*. Kétezernyolcszázhárom méterre vittem fel vitorlázógépemet kiindulási pontom fölé.

Ha a repülő egyben regényiró

Tavaly egy regény jelent meg a könyvpiacon. *Játék az éggel* — ez volt a címe. Húszezer példányban fogyott el. Szerzője: *Szilas* Tibor volt.

A napokban hagyta el a sajtót új regénye. Címe: *Repülők felszállni!*

Erről beszélgetünk.

— A Játék az éggel című könyvemben — mondja — a vitorlázó repülésről írtam. A mostaniban a motoros repülés a főszereplő. Arról írok, amit magam éltem át. A kiképzéstől egészen a harcbavetésig, mindenről, amit egy repülő átélhet.

Fölemelem a kezemet:

— Talán egy érdekes kalandot...

Mosolyog:

— Kaland...? Én nagyon óvatos ember vagyok. Olyasmi, hogy az óceán közepén elfogy az üzemanyagom, velem sohasem történhetne meg. Mindent kiszámítok előre, pontosan, aztán hiba nem lehet.

— A motoros gépnél talán nem, de a vitorlázóval?

— Azzal még úgysem. Mondhatnám, legbiztosabb »közlekedési« eszköz a vitorlázógép.

— Légzsák? Légörvény?

— Mindenki ezt mondja, — nevet. — Hol van légörvény? Floridában és Japánban, meg a déltengeri szigeteken. Csakhogy ott ciklonnak, tájfunnak, hurricanenak hívják. Nálunk? Összeröpködtem egész Európát, de légörvénnyel és légzsákkal sohase találkoztam. Az, hogy leesik a gép, egész másra vezethető vissza. Beleül valaki és nem ismeri a vitorlázás legelemibb szabályait. A vitorlázógép csak egy bizonyos sebesség mellett tud repülni. Ha élesen kapják fel a gép orrát a magasba, akkor a sebesség természetesen lecsökken, a gép orrára fordul és lefelé zuhan. Ha olyan közel történt ez a földhöz, hogy a sebesség nem tud felfokozódni, akkor menthetetlenül összetörik a gép.

A repülő, aki nem olyan...

A repülőkre fordul a szó. És arra, hogy ma milyen hihetetlenül felfokozódott az érdeklődés a repülés iránt. Az ifjúság, amely...

— Igen, az ifjúság, — bólint Szilas Tibor — a fiataloké a jövő. A repülés jövője. Ma minden középiskolában van modelező-kör, Aero-kör, a fiúk szeretik a repülést. Ez érthető. A repülésben látják álmaikat, színes képzeletük itt kitombolhatja magát. Mert a repülés előtt óriási távlatok nyílnak. Ez tagadhatatlan. A kaland, a titok, az ismeretlen, a nagyszerű, a jövő, ez a repülés. Ifjú szívekben élek, mondotta a költő és a repülésről is elmondhatjuk ezt. A repülés a fiataloké.

— A repülők pedig...

— Különös emberek. Ez természetes is. Itt vannak például hős katona-repülőink... Mi nem látunk mást, csak az alattunk elsuhanó, elmaradó tájat, meg az eget. A magasságot. És a magasság valahogy egészen átalakítja az embert. Talán a távlatok nyílnak ki előtte. Vagy nagyvonalúbb lesz. Az élet? Értékes, persze. Mikor repülőorvosi vizsgán voltam, megfigyeltem a »magassági halál« lefolyását. Egy szekrényfélében ültem. Míg fogyott az oxigén, számokat kellett egy papírlapra írnom. Negyvennégyig jutottam el. Ekkor valami zavaros ködfolt szakadt rám. Életem vonala egy ponton, egy vékonyka vonalon kettévált. Ez a szédület, ez a mélység maga a *halál* volt. Később igyekeztem visszaemlékezni, milyen volt? Jó? Rossz? Hasonlítható-e valamihez az életben? Milyen a halál? Egy szóval adhatok pontos választ: semilyen... Így érez, így gondolkozik a repülő, aki nem olyan, mint más... Valahogy más... Egészen más...

Erről a »más« emberről írtam a könyvemet is. Persze, hogy sikerült-e a repülőkhöz méltó könyvet írni, nem tudom. Mindenesetre igyekeztem.

Az újságíró, aki olvasta a könyvet, csak azt mondhatja: sikerült.

Dr. Pados Pál

AMIG AZ UJSÁGÍRÓBÓL REPÜLŐ LESZ

V.

A Sajtókamara repülőalosztályának négy ujságírótagja motoros repülést tanult a repülőalap kiképzőkereteinél. Az egyik ujságírórepülő: László István, a M. T. I. belső munkatársa így írja meg kiképzésének történetét.

Felhőtlen égről tűz le a nap. A karcsú oszlop tetején szolgálatot teljesítő, legtöbbnyire vidám szélzsák a reázúduló fényözöntől elkáprázva, és eltikkadva a napok óta tartó egyenlítői melegtől búsan lógatja fejét. A város tornyoktól megszakított tetőtengere fölött déribábszerűen hullámzik a levegő. A rég elvirágzott fákon levél sem rezdül. A nagytermészet megadóan piheg a hegysáncolta katlanban. Egy rozzant házikóból fehér füst iparkodik fölfelé. A pompázatos színekkel felvázolt nyári képen, úgylátszik, ez az egyetlen mozgás.

De nem! A kéklő magasságban két, a kiképzés eddigi menetét szerencsésen átvészelt gép rajzolja a legkülönbözőbb műrepülési figurákat az égre. Karcsú testük, biztonságos szárnyuk meg-megcsillan a hétágról tűző napsugárban. A búslakodó indulási zászló mellett két félmeztelen bajtársam teljesít szolgálatot, az indító és a felszállási lajstromvezető. A keret többsége a magát a közért feláldozó »Blitz Frici« enyhet nyujtó árnyékban hüsöl.

Műrepülőbemutató.

Az egyik gép égi útjáról visszatérve leszáll, majd bekanyarodik az indulási helyhez. Műrepülésbemutatóra következem. Magamra szedem az ejtőernyőt és miután *Mráz* oktatóval előzetesen megbeszéltem a különböző műrepülési figuráknál alkalmazandó kormánymozdulatokat, gépbe szállok. A tapasztaltak tanácsára hallgatva, úgy bekötöttem magamat, hogy moccanni sem tudok. *Mráz Gyuszi* int az első ülésből, hogy kész. Befordulunk a felszállási irányba. Teljes gáz! Nekivágunk a nyári égnek.

A derék Bücker pár perc alatt ezer méterre visz fel bennünket. Rázást érzek a botkormányon. Oktatóm kézjele mutatja, hogy ő veszi át a vezetést. Leveszi a gázt, előrenyomja a gépet, felhúzza, újból gázt ad. Ismét a látóhatáron a gép orra. Kész a bukfenc. Oktatóm int, hogy csináljam utána. Megtörténik. Egészen jól sikerült. Végtelen egyszerű ez a figura. Eddig azt hittem, ez a repülőtudás netovábbja. Pedig hát hol van ez a többi figurától.

Így végzünk egymásután a már közel sem olyan egyszerű amerikai fordulóval, a gyors- majd a vezetett orsóval, a bukófordulóval. Végül a dugóhúzóbaesés és kivétel gyakorlására került sor.

A dugóhúzó.

A mutatott példa alapján ezerméteres magasságban hátrahúzom a gázkart, motorom üresjáratban fut, gépem 140—120, majd 100 kilométerre lassul le. Már túlhúzott állapotban repülünk. Most viszem bele a már ismert mozdulattal a gépet a dugóhúzóba. Hírhedt figura ez nagyon, főleg ha nem önszántából kerül bele az ember. A magassági kormányt magamhoz húzva tartom, lábammal teljesen benyomom az oldalkormányt. Ahogyan lefelé nézek, sziklaszilárd a meggyőződésem, hogy mozdulatlanul állunk és a mélyből a földkorong jobbra tartó fordulással, eszeveszett gyorsasággal rohan fölfelé. Számolom a fordulatokat 1, 2, 3. Na egy a ráadás. (Hiszen oktatóval vagyok.) De elég lesz már a jóból. Pár száz méternyire vagyunk csak a földtől. Belenyomok a magassági kormányba, ellene lépek. A gépmadár engedelmesen jön ki a perdülésből.

A halálfélelem gyakorlása.

Fejét földnek szegezve, vad száguldással zuhan lefelé. Itt az ideje, hogy beléhúzzak a magassági kormányba. Megteszem. A kormány nem engedelmeskedik! Teljes erőből belehúzok. Csak pár millimétert enged. Közben értékes pillanatok mennek veszendőbe. Hihetetlen gyorsasággal közeledik a föld. 250—200 méteres magasságból látom a vögy bejáratát vigyázó sudártermetű fenyőt felém gyorsulni. Mégegyszer belehúzok a magassági kormányba. Nem akar engedelmeskedni! Ez volna hát a vég? — villan át agyamon. Még jobban húzom a kormánybotot, egyszercsak engedelmeskedni kezd. Gépmadaram másfélszáz méternyire a földtől ülésbeszorító, kis íven távolódik a földtől. Orra már kezdi elérni a látóhatárt. Fellélegezve gázt adok. A műszerfalat végigvizsgálva meghökkenek, amikor az egyik műszer, alkalmi tükröt nyujtó üvegén meglátom eltorzult arcvonásaimat, összeszorított számat. Egy soha nem látott idegen arc meredt rám.

Motorom egyenletesen duruzsol. Látóhatáron repülünk. A kormányok nagyszerűen engedelmeskednek. Érthetetlen az egész. Körülnézek. Istenem, milyen szép is a világ; a Mecsek zöld zománca, a távoli Zengő, a szélfésülte erdők, a borzas szénakazlak, az út mentén strázsáló fasor. Még sohasem láttam Pécs környékét ilyen szépnek. Siklásba megyünk át, leszállunk.

Csak gyakorlás volt az egész.

Előírásosan letteszem a gépet a leszállójel mellé. Egyenesen a repülőgépszín elé gurulunk. Kikapcsolom a gyujtást, a légcsavar egyet-kettőt még pördül, aztán fáradtan leáll. Csend. Kikeveredek a bekötő hevederekből. *Mráz* Gyula előbb lett készen ezzel a művelettel, széles jókedvvel száll ki az első ülésből. Látni rajta, hogy nagyon mulat valamin. A féktelen jókedvet látva, kapok észbe. Most már értem az engedelmeskedni nem akaró magassági kormány ügyét. Ő fogta erősen, hogy a halálfélelmet gyakoroltassa velem. Ez — mit tagadjam — maradéktalanul sikerült is.

A bukfenc.

A késődélutáni órákban szálltam fel az első egyedüli műrepülésre. Két bukfencre, két amerikaira, két gyorsorsóra és dugóhúzóban való lejövetelre kaptam parancsot. Ezerméteres magasságban tartottam kelet felé. Jobbról, a nagy messziségből a kacskaringós Dráva fénylik fel ide. Úgy fest messziről, mintha ezüstpaszománnyal díszítették volna fel a kékeszöld vidéket. A Mecsek északi nyúlványai felől sötétszürke felhőfront tör dél felé. Esőterhes méhében már villámok cikáznak. A vihar még messze van, nekilátok tehát a bukfenc gyakorlásának.

Előrenyomom a gépet. Nézem a sebességmérőt. Mutatója már 220-on jár. Fokozatosan belehúzok a magassági kormányba. Különös érzés szalad át testemen. Gépem fölfelé húz. Semmit sem látok, csak a levegőeget. Pár pillanatig tart ez. Háton vagyok. Fejjel a földnek megfordítva látom végre az ellentétes látóhatárt. Gépem orra újból a föld felé mutat. Le a gázzal! A zuhanásból fokozatosan kiveszem a gépet, nézem a sebességmutatót: 200-at mutat. Újból felhúzom a Bückert, gázt adok. A második bukfencen is túl vagyok.

Az amerikai forduló.

Magasságmérőm mutatója hétszázon jár. Felkapaszkodom kilencszázra és nekiállok az amerikai fordulónak. Fél bukfencet csinálok. Háton repülök. Megvárom, míg kicsit felgyorsulok. A hevedereken lógva nézem a sebességmérőt, 130-at mutat. Balra, előre becsürök. Gépem engedelmesen tartja orrát a látóhatáron és bossztengelye körül jobbra lassan megfordul. Újból rendes helyzetbe kerültem.

Egy pillantás a Mecsek felé arról győz meg, ideje lesz leszállni. A hegyen túli vidéket sűrűszövésű esőfüggöny takarja el. A nyári zivatar hírnökeként előresiető szellőkések már hintáztatják gépmadaramat. Dugóhúzóba viszem a derék jószágot. Négy tisztességes pördület után simán kiveszem, majd az iskolakörbe beállva leszálláshoz készülök elő.

A Mecsek vonulatát ekkorra már elérte a felhőkárpit. Egy sötét felhő már áthajolt a hegy gerincén. Magvából egymást követve törtek elő a villámok. Félemetesen szép látvány. Az égzengést nem hallottam, motorom minden más zajt maga alá gyűrt. Látom, hogy az indulási helyen gyorsan felrakodnak a gépkocsira, a leszállójelet is felszedve, sietnek be a gépszínbe. Simán leszállok. Amint befordulok a hangár felé, megered az eső. Mintha vízesés zuhogna a repülőtérre. Behúzom a gépet az enyhet adó hatalmas hangárba, amelynek tágas falai százszorosan verik vissza az egymást érő mennydörgések tompa moraját.



ÜZEMI JELENTÉSEK

AUGUSZTUS HÓ.

Műegyetemi Sportrepülő Egyesület.

Teljesítményrepülést végeztek: 1-én: Tasnádi L. M—22 típ. Felsz.: Érd. Lesz.: Bota. Táv.: 140 km. Vojnich P. M—22 típ. Fel.: Érd. Lesz.: Kál. Táv.: 112 km. Mag.: 1062 m. — 5-én: Budai L. Pilis típ. Felsz.: Érd. Lesz.: Méntelek. Táv.: 71 km. Schveitzer Gy. M—22 típ. Felsz.: Érd. Lesz.: Kiskúnfélegyháza. Táv.: 107 km. Patay Gyula M—22 típ. Felsz.: Érd. Lesz.: Alpár. Táv.: 103 km. Mag.: 1022 m. Balázs A. M—22 típ. Felsz.: Érd. Lesz.: Jakabszállás. Táv.: 83 km. Mag.: 1044 m. — 7-én: Benitzky L. M—22 típ. Felsz.: Érd. Lesz.: Cegléd. Táv.: 74 km. Vojnich P. Pilis típ. Felsz.: Érd Lesz.: Lajosmizse. Táv.: 64 km. — 8-án: Murányi V. M—22 típ. Felsz.: Érd. Lesz.: Lajosmizse. Táv.: 58 km. Budai L. M—22 típ. Felsz.: Érd. Lesz.: Szolnok. Táv.: 100 km. Schveitzer Gy. Pilis típ. Felsz.: Érd. Mag.: 1528 m. — 14-én: Kapuváry J. M—22 típ. Felsz.: Érd. Lesz.: Soltvadkert. Táv.: 95 km. Balázs A. M—22 típ. Felsz.: Érd. Lesz.: Kiskőrös. Táv.: 92 km. — 16-án: Lenkei A. M—22 típ. Felsz.: Érd. Lesz.: Süttő. Táv.: 56 km. Kaiser P. M—22 típ. Felsz.: Érd. Lesz.: Gönyü. Táv.: 93 km. Vojnich P. M—22 típ. Felsz.: Érd. Lesz.: Győr. Táv.: 103 km. Mag.: 1766 m. — 17-én: Lenkei Antal M—22 típ. Felsz.: Érd. Lesz.: Bogács. Táv.: 136 km. Mag.: 1306 m. — 20-án: Krizevszky L. Pilis típ. Felsz.: Érd. Mag.: 1047 m. — 7-én: Auguszt L. Felsz.: H. h. h. Idő: 12 ó 16 p. Nagy Hugó Minimoa típ. Felsz.: H. h. h. Lesz.: Szeghalom. Táv.: 177 km. — 8-án: Auguszt L. M—22 típ. Felsz.: H. h. h. Lesz.: Szarvas. Táv.: 145 km. Mag.: 1680 m. Bollmann B. Meise típ. Felsz.: Hajduszoboszló. Mag.: 1406 m. — 21-én: Nagy Hugó Meise típ. Felsz.: H. h. h. Idő: 5 ó 11 p. Nagy Hugó Minimoa típ. Felsz.: H. h. h. Lesz.: Alpár. Táv.: 112 km. Mag.: 1001 m. — *»A« vizsgát tettek:* Rekettyés László, Csergő József, Göbel Ottó, Oszter Zoltán, Sándor Ernő, Kemény Tibor, Magyar János.

Összes felszállások száma: 947. — *Repült idő összesen:* 206 ó 48 p 23 mp.

Shell Sport Club Repülő Szakosztálya.

Teljesítményrepülést végzett: 10-én: Pozsgay László Minimoa típ. Felsz.: H. h. h. Lesz.: H. h. h. Mag.: 1310 m. Idő: 3 ó 15 p.

Összes felszállások száma: 152. — *Repült idő összesen:* 6 ó 26 p 7 mp.

Elektromos TE Sportrepülő Sz. O.

Összes felszállások száma: 16. — *Repült idő összesen:* 12 p 38 mp.

SZEPTEMBER HÓ.

vitéz nagybányai Horthy István Központi Vitorlázó Repülő Keret.

»A« vizsgát tettek: Menyhárt Ernő, Török Lajos, Szlifka István, Tóth László, Csabrajetz László, Tonte Rezso, Cséki Sándor. — *»B« vizsgát tettek:* Kaiserfeldi Guidó, Ducsay György, Szamódy Olaf, Széles Tibor. — *»C« vizsgát tettek:* Szamódy Olaf, Hiripi Ferenc. — *Teljesítményrepülést végeztek:* 16-án: Csinos József Pilis típ. Felsz.: H. h. h. Lesz.: H. h. h. Idő: 5 ó 32 p. Nagy Adorján Vöcsök típ. Felsz.: H. h. h. Lesz.: H. h. h. Idő: 5 ó 10 p.

Összes felszállások száma: 497. — *Repült idő összesen:* 36 ó 9 p 27 mp.

Cserkészrepülők, Budapest.

»A« vizsgát tettek: Baktai László, Szócska Adorján, vitéz Gombos Imre. — *»B« vizsgát tettek:* Makray László, Temesváry Emánuel. — *»C« vizsgát tettek:* Temesváry Emánuel, Vértesi János, Somody József, Kelendi Gyula, Purger József, Ruzsák Vilmos, Somogyi Béla, Kósa György, Mészáros Géza.

Összes felszállások száma: 803. — *Repült idő összesen:* 19 ó 41 p 32 mp.

MOVE Repülő Osztály, Budapest.

»A« vizsgát tettek: Annus János, Kis György. — *»C« vizsgát tett:* Zaubek József.

Összes felszállások száma: 252. — *Repült idő összesen:* 22 ó 34 p 15 mp.

MÁV Sportrepülő Egyesület.

»A« vizsgát tettek: Bácsi Károly, Homokos József, Mitterer Imre, Árva István.

Összes felszállások száma: 488. — *Repült idő összesen:* 46 ó 44 p 16 mp.

BSE Vitorlázó Repülő Szakosztálya.

»B« vizsgát tett: Nemes Károly.

Összes felszállások száma: 208. — *Repült idő összesen:* 1 ó 16 p 5 mp.

BSzKRt SE Repülő Osztálya.

»B« vizsgát tettek: Sáros Mihály, Rákóczi Éva. — *»C« vizsgát tett:* Soós Jenő.

Összes felszállások száma: 116. — *Repült idő összesen:* 7 ó 7 p 16 mp.

Danuvia Sportrepülő Egyesület.

»A« vizsgát tettek: Kiss Ferenc, Szabó Sándor, Mészáros Endre, Könözsi Tibor. — *»B« vizsgát tettek:* Birgés László, Nagy József.

Összes felszállások száma: 110. — *Repült idő összesen:* 54 p 40 mp.

Gamma Sportrepülő Egyesület.

»A« vizsgát tettek: Somogyi Antal, Umbráth Magda, Kővári József, Tóth József, Katona József.

Összes felszállások száma: 411. — *Repült idő összesen:* 14 ó 39 p 52 mp.

Magyar Pamutipar SC Sportrepülő Szakosztálya.

»B« vizsgát tett: Nátkai Lajos. — *»C« vizsgát tett:* Farkas Károly.

Összes felszállások száma: 97. — *Repült idő összesen:* 53 p 45 mp.

Elektromos TE Sportrepülő Szakosztálya

»A« vizsgát tett: Várszegi Zoltán. — *»B« vizsgát tett:* Domonkos László.

Összes felszállások száma: 143. — *Repült idő összesen:* 3 ó 43 p 24 mp.

Perutzgyári Kultúr- és Sportegyesület Vitorlázórepülő Szakosztálya.

»A« vizsgát tettek: Füstös János, Huszár László, Jurasich György. — *»B« vizsgát tettek:* Szabó Nándor, Buzás István, Németh János, Pethő Sándor, Máyer István, Takács Ferenc.

Összes felszállások száma: 277. — *Repült idő összesen:* 3 ó 59 p 57 mp.

MOVERO, Esztergom.

Összes felszállások száma: 228. — *Repült idő összesen:* 6 ó 41 p 17 mp.

MOVE Rómaifürdői Társadalmi és Sportegyesület.

»A« vizsgát tett: Fehér Gusztáv.

Összes felszállások száma: 99. — *Repült idő összesen* 54 p.

Mátra-Bükkvidéki Aero Club.

»B« vizsgát tett: Kőhalmi Károly.

Összes felszállások száma: 90. — *Repült idő összesen:* 1 ó 58 p 4 mp.

Debreceni Repülő Club.

»A« vizsgát tettek: Paragh Géza, Magyar István, Kállai Ferenc, Fazekas Mihály. — *»B« vizsgát tettek:* Fegyverneki Tibor, Tariska Jenő, Matkó János. — *Teljesítményrepülést végzett:* 16-án: Csinos József oktató Pilis típ. Felsz.: H. h. h. Lesz.: H. h. h. Idő: 5 ó 32 p.

Összes felszállások száma: 230. — *Repült idő összesen:* 3 ó 55 p 59 mp.

MOVERO, Gyöngyös.

»*B*« *vizsgát tettek:* Molnár Sándor, Nékám Ervin. — »*C*« *vizsgát tett:* Muskatal János.

Összes felszállások száma: 194. — *Repült idő összesen:* 4 ó 22 p 42 mp.

248. sz. RMST Vas Cserkészrepülők, Ózd.

»*A*« *vizsgát tettek:* Óvári Antal, Farkas István, Buris Jenő, Cseke Viktor, Szolya János.

Összes felszállások száma: 136. — *Repült idő összesen:* 1 ó 2 p 5 mp.

Délvidéki Aero Club Kiképző Kerete.

»*A*« *vizsgát tettek:* Felkay Gyula, Dobsa László, Adrigán Dénes, Schubert Karolina, Szabó Judit, Hajdu Judit.

Összes felszállások száma: 349. — *Repült idő összesen:* 13 ó 34 p 39 mp.

Marosvásárhelyi Sportegyesület Repülőosztálya.

»*A*« *vizsgát tettek:* dr. Kovács Elek, Gulácsy Gyula.

Összes felszállások száma: 183. — *Repült idő összesen:* 22 p 43 mp.

Soproni Cserkészrepülők.

»*A*« *vizsgát tett:* Lengyel Ferenc. — »*B*« *vizsgát tettek:* Kováts János, Hoffmann Ferenc.

Összes felszállások száma: 78. — *Repült idő összesen:* 55 p 47 mp.

Győri Aero Club.

»*A*« *vizsgát tettek:* Iványi Tivadar, Csán Gyula.

Összes felszállások száma: 338. — *Repült idő összesen:* 12 ó 55 p.

Vasvármegyei Cserkész Sportrepülő Egyesület.

»*A*« *vizsgát tettek:* Bendefy Tibor, Bozzay Ottó, Kunovics István. — »*B*« *vizsgát tettek:* Bendefy Tibor, Bozzay Ottó, Haufer József, Takács József, Martsa Sándor, Tihanyi István, Szalay Dezső.

Összes felszállások száma: 644. — *Repült idő összesen:* 17 ó 27 p 39 mp.

Csongrádvármegyei Cserkészrepülők.

»*A*« *vizsgát tettek:* Gáspár Béla, Négyessy Gábor, Baranyai Béla, Brücher Mihály, Csauth József, Homik Tibor, Kelemen László, Méhes György, Padala Pál, Schlosser Ferenc. — »*B*« *vizsgát tettek:* Dinnyés Sándor, Volent János, Fekete János.

Összes felszállások száma: 459. — *Repült idő összesen:* 6 ó 40 p 52 mp.

Pécsi Repülő Kiképző Keret.

»*A*« *vizsgát tett:* Mónus Lajos.

Összes felszállások száma: 158. — *Repült idő összesen:* 1 ó 15 p 2 mp.



A BSE gépei Budaörsön.



A BSE oktatói és növendékei.

A BSE JELENTI...

Szendy Károly polgármester már hosszú évekkel ezelőtt felismerte a sportrepülés nagyfontosságú jelentőségét és azóta is lelkes készséggel segíti a repülni vágyó fővárosi tisztviselőket. Nagyban az ő érdeme, hogy szerető jóvoltából ma már a BSE gépparkja tizenegy gépből áll.

A repülőszakosztály — a rendkívüli viszonyokra való tekintettel beállott repülés tilalmi időn kívül — az egész évben folytatta repüléseit. A kiképzés egyszerre két helyen is folyt. A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap BSE kiképző kerete a ferihegyi sportrepülőtéren, míg a fővárosi tisztviselők, illetve az egyesületi tagok kiképzése a budaörsi közforgalni repülőtéren folyt.

Ez évben a kiképzés alatt tizennégy növendék nyert elsőfokú repülőoktatást. A növendékek valamennyien a főváros és üzemeinek tisztviselői. Első helyen kell megemlítenünk dr. *Véssei Ede* vezérigazgatót, aki őszinte pártfogással segíti a Gázművek tisztviselőinek repülését. *Véssei* legutóbb lehetővé tette, hogy a jövő évben még nagyobb számban képezhessen ki a BSE a Gázműveknél alkalmazott tisztviselőket. A fővárosi üzemek közül még az *Elektromos Művektől*, a *Községi Takaréktól*, a *Temetkezési Intézettől* is igen sok jelentkezőt képezett ki a BSE. A jövőben szó van arról, hogy a testnevelési tanárokat is részesítenek repülési gyakorlatban.

Az egyesület nagy taglétszáma parancsolóan követelte, hogy újabb három kislóerejű repülőgépet szerezzen be. Az új gépek a negyvenöt lóerős Zlin XII. típusúak, amelyek minden várakozáson felül kitűnően beváltak. Elsőrangú repülőtulajdonságuk mellett kis fogyasztásukkal igen gazdaságossá teszik a repülést. Az első fokot vizsgázott piloták ezeken végzik feladat- és vándorrepüléseiket az utasszolgálati engedély megszerzéséért. A szakosztály az elsőfokú kiképzésre a Klemm 25., míg a vándor- és műrepülésre a Klemm 35. típusú gépeket használja.

Az egyesület ezúton is köszönetét fejezi ki vitéz *Becske* Kálmán fővárosi tanácsnok, egyesületi elnök és dr. báró *Babarczy* István tanácsnok, szakosztályi elnök uraknak, akik nagymérvű hivatali elfoglaltságuk mellett is igazi repülőszeretettel támogatják a fiatalok munkáját. Az egyesület lelkes segítőtársa még *Clementis* László fővárosi tanácsos is, aki fáradhatatlanul szervezi és toborozza a BSE repülőket.

A kiképzést *Kőszegi Gyula* főoktató irányítása mellett a már bevált régi BSEE oktatógárda végzi *Czillei* Géza, *Rakitai* Dezső, *Nagy* Tibor, ifj. *Prodam* Guido és Lukavesz Ferenc oktatókkal.

A szakosztály vitorlázórepülő kiképzése csörlőrendszerrel Gödöllőn folyik. Nagyobbarányú megszervezése most van folyamatban. A szakosztály tagjainak kiképzését *Bukovinszky* Zoltán vezeti, *Lieszkovszky* András és *Takács* László segédoktatókkal.

A szakosztály mindaddig, míg az időjárás engedi, végzi motoros- és vitorlázórepüléseit az egész évben.

KIS HIREK

A műsoros repülő előadásunk iránt óriási érdeklődés nyilvánult meg a Magyar Szárnyak néhány soros híre nyomán. A műsoros estélyt — amint már közöltük — december 3-án, szerdán este 8 órai kezdettel rendezzük a pesti Vigadó nagytermében. A rendezés technikai munkáját a fővárosi repülőegyesületek tagjaiból alakult bizottság, mint a Magyar Szárnyak Társasága rendezi. A műsoros előadás művészi bizottsága ugyancsak serényen dolgozik, hogy december 3-ra olyan műsorral kedveskedhessen a közönségnek, amely hosszú ideig emlékezetessé fogja tenni az előadást. A legutóbbi héten sikerült az előadás részletes műsorát is összeállítani. A részletes műsort a Magyar Szárnyak más helyén közöljük. A művészeti bizottság tagjai: Pluhár István rádióriporter, Doroszlay Károly karnagy és Burghardt Aladár hírlapíró mindent elkövettek, hogy az előadás szórakoztató számai változatos élvezetet nyujtson a közönségnek.

Sztratoszférakutató léggömböket bocsátott fel az elmúlt hónapban a Meteorológiai Intézet. Valamennyi műszer elérte a sztratoszférát és egyesek 20 km magasra is emelkedtek. A sztratoszféra hőmérséklete —60 fok körül volt.

Győzelmi V-jelvényeinknek óriási sikere példa nélkül áll a repülés történetében. Máról holnapra olyan érdeklődés nyilvánult meg a repülők új jelvénye iránt, hogy egyszerre három jelvénygyártó üzemet kellett megbíznunk a jelvények készítésével, minthogy egy, aztán két üzem képtelen volt a megrendeléseket kielégíteni. Ma már csaknem húszezer jelvény van forgalomban. Magyarországon ez szokatlanul nagy szám, amelynél csak a felvidéki és az erdélyi érem készült nagyobb számban.

SZERKESZTŐI ÜZENETEK

K. Péter, Bp. Köszönjük az elismerést. — **B. Ödön, Moson.** A cikken sokat kellene változtatni. Így nem közölhető. Szer. üdv. — **Matiné.** Nem tartunk. A Vigadóban azonban megrendezzük őszi előadásunkat, amelyről részleteket jövő számunkban közlünk.

K. András, Újvidék. A műsoros előadás részletes műsorát megtalálja lapunk más helyén. Érdemes lesz Pestre utaznia. Jegyek természetesen még kaphatók, de ajánlatos előre gondoskodni, mert óriási az érdeklődés és a jegyeket hamarosan elkapkodják. — **Jogász.** Eddig (nov. 10-ig) 14.336 győzelmi repülő V-jelvényt adtunk el. A harmadik tízezer most készül, de részben már az is el van adva, úgyhogy ötvenezer biztosan el fog kelni. Az első győzelmi V-jelvényt a gondolat felvetőjének, dr. Ember Sándor elnök úrnak adtuk át. Jelvénygyűjteménye vitéz Barna Kornél százados úrnak van. Címe: Hunyadi János-út 13.

Motoros, 21. A motor a legtöbb ember szemében csak hideg és lélektelen gép. Ámde annak, aki egész munkáját a gépnek szenteli, aki életét a motorok közt tölti, annak a gép valósággal élőlénynek tűnik. Lehet durván és brutálisan kezelni a gépet s ha első pillantásra úgyis tűnik, hogy a motor mindent eltűr, hogy a tehetetlen anyag nem védekezik, hamarosan kiderül, hogy éppen ellenkezően áll a dolog. A gép bosszút áll a kíméletlen kézen s bosszúja rendszerint a legalkalmasabb, a legnehezebb pillanatokban következik be. — **Modelező.** Várjuk a megígért cikket. — **T. Károly, Vác.** Ilyesmiről nem írtunk és a jövőben sem fogunk írni.

Mária Valéria. A krypton a levegőnek alig egymilliómod része, ami azonban összesen mégis kitesz az egész légkörben vagy tizenötmilliárd tonnát. Egészen a legutóbbi évekig nem kapott semmi szerepet a technikában a krypton, sőt nem is próbáltak kitalálni valami alkalmazást a számára, annyira reménytelennek látszott, hogy jelentékeny mennyiségben ki lehessen választani a levegőből. Aztán rájöttek, hogy az elektromos izzólámpák teljesítménye jóval nagyobb lesz, ha a körtéket kryptonnal töltik meg, az eddigi nitrogén vagy argon helyett. — **Kassai előfizető.** Értesülése helyes: v. H. F. főoktató valóban beteg. A világháborúban szerzett betegsége döntötte ismét ágyba, de már nemsokára újból egészséges lesz. A javulás útján van. Üdvözletét örömmel tolmácsoltuk.

UJ KÖNYVEK

Horváth Miklós: Ismeretlen Svédország. A szerző a kék terek, zöld fenyvesek, komor csúcsok, piros faházak országába vezeti el gondolatban az olvasót. Leírja a svéd városokat, bemutatja a jellegzetes svéd nemzeti vonásokat, ír kultúrájukról, iskoláikról, megmutatja életüket, művészetüket, megrajzolja a svéd föld tájait.

Gergely Ádám: Itt végződik Európa. Nagyon érdekes, időszerű könyv. Egy magyar mérnök írja le benne a Szovjet-Unió területén átélt élményeit és tapasztalatait. Ez a könyv sok tudós leírásánál jobban belevilágít a Szovjet igazi életébe és ferde viszonyaiba.

Ösz János: Csudatáska. A szerző 24 eredeti székely népmesét gyüjtött össze ebben a munkájában. A mesék hamvas üdeségükkel, színes gazdagságukkal örökké időszerű, lebilincselő olvasmányok.

Fári és Vermes: A korszerű fényképezés. A most megjelent és minden hivatásos és amatőr fényképész számára nélkülözhetetlen könyv részletesen ismerteti a modern felvevőgépeket. Tanulságosan foglalkozik a lencserendszerekkel, pillanatzárakkal, megvilágításmérőkkel és a filmek és fényérzékeny anyagok gyártásával és kidolgozásával.

T. HIRDETŐINK

szíves elnézését kérjük, hogy az igen fontos, időszerű események miatt b. hirdetésüket nem közölhettük

Felelős szerkesztő és kiadó:

JÁNOSY ISTVÁN

FŐSZERKESZTŐ



MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.



Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

DECEMBER 3-ÁN

este 8 órai kezdettel a pesti Vigadó nagytermében

NAGY MŰSOROS REPÜLŐESTET RENDEZÜNK

a m. kir honvéd Légierők zenekarának közreműködésével. Szereplők: **Kiss Manyi, Pethes Sándor, Gregus Zoltán** és **Doroszlay Károly.** Konferál: **Pluhár István.**

Jegyek kaphatók a kiadóhivatalunkban (Király-utca 93.) hétköznap 9-től 17 óráig
Helyárak: 1.— pengőtől 5.— pengőig.



FOCKE-WULF »CONDOR«